RAPPORT D'ENQUÊTE PUBLIQUE

AU TITRE ICPE SUR LA DEMANDE D'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE DE LA RATP POUR LE PROJET DE SON CENTRE BUS DE THIAIS (94320) EN VUE DE L'EXPLOITATION D'UN PARC DE BUS GNV

ENQUÊTE PUBLIQUE DU LUNDI 29 JUIN 2020 AU JEUDI 16 JUILLET 2020

JEAN PIERRE CHAULET
COMMISSAIRE ENQUÊTEUR

AOÛT 2020

SOMMAIRE

1. ORGANISATION DE L'ENQUETE PUBLIQUE 6

1.1. OBJET DE L'ENQUETE 7
1.1.1. L'objet du présent dossier 7
1.1.2. Cadre juridique 7
1.1.3. Le maître d'ouvrage 10
1.2. DESIGNATION DU COMMISSAIRE ENQUETEUR 10
1.3. MODALITES DE L'ENQUETE 11

2. DEROULEMENT DE L'ENQUETE PUBLIQUE 13

2.1. PUBLICITE DE L'ENQUETE 14
2.1.1. Les affichages légaux 14
2.1.2. Les parutions dans les journaux 14
2.1.3. Les autres moyens de publicité 14
2.2. DOCUMENTS MIS A LA DISPOSITION DU PUBLIC 14
2.3. EXAMEN DE LA PROCEDURE 16
2.4. RENCONTRE AVEC LE MAITRE D'OUVRAGE 16
2.4.1. Présentation générale 16
2.4.2. Visite des lieux 17
2.5. PERMANENCES 17
2.5.1. Organisation et tenue des permanences 17
2.5.1.1. Organisation des permanences 17
2.5.1.2. Tenue des permanences 17
2.6. REUNION PUBLIQUE 18
2.7. RECUEIL DES REGISTRES ET DES DOCUMENTS 18
2.7.1. Les registres papier 18
2.7.2. Le registre électronique 18
2.7.3. Procès-verbal de synthèse 18
2.7.4. Mémoire en réponse 19

3. EVALUATION DU PROJET SOUMIS A ENQUETE PUBLIQUE 20

3.1. LES OBSERVATIONS ET COURRIERS RECUEILLIS 21
3.1.1. Tableau récapitulatif des observations et courriers recueillis sur les registres papier mis en place dans les communes de Thiais et d'Orly. 22
3.1.2. Tableau récapitulatif des observations recueillies sur le registre électronique mis en place pour cette enquête 22
3.1.3. Résultats du dépouillement de l'ensemble des observations 22
3.1.4. Examen détaillé des observations écrites recueillies au cours de l'enquête 23
3.2. LES THEMES ELABORES 24
3.2.1. Thème n° 1 relatif au risque d'explosion du stockage de GNV 26
3.2.1.1. Analyse et synthèse des observations écrites sur les registres relatifs à ce thème. 26
3.2.1.2. Synthèse des éléments du dossier relatif à ce thème 30
3.2.1.3. Questions complémentaires du commissaire enquêteur 35
3.2.1.4. Avis et commentaires de la RATP maître d'ouvrage. 35
3.2.1.5. Appréciations du commissaire enquêteur. 42
3.2.2. Thème n° 2 relatif aux nuisances olfactives 43
3.2.2.1. Analyse et synthèse des observations écrites sur les registres, relatives à ce thème. 43
3.2.2.2. Synthèse des éléments du dossier relatif à ce thème 44
3.2.2.3. Questions complémentaires du commissaire enquêteur 44
3.2.2.4. Avis et commentaires de la RATP, maître d'ouvrage. 44

3.2.2.5. Appréciations du commissaire enquêteur 45
3.2.3. Thème n° 3 relatif aux nuisances sonores 46
3.2.3.1. Analyse et synthèse des observations écrites sur les registres, relatives ce thème 46
3.2.3.2. Synthèse des éléments du dossier relatifs à ce thème 50
3.2.3.3. Questions complémentaires du commissaire enquêteur 54
3.2.3.4. Avis et commentaires techniques de la RATP, maître d'ouvrage 54
3.2.3.5. Appréciations du commissaire enquêteur 55
3.2.4. Thème n° 4 relatif aux pollutions engendrées et à la santé 57
3.2.4.1. Analyse et synthèse ses observations écrites relatives à ce thème 57
3.2.4.2. Synthèse des éléments du dossier relatifs à ce thème 58
3.2.4.3. Questions complémentaires du commissaire enquêteur 60
3.2.4.4. Avis et commentaires de la RATP, maître d'ouvrage 60
3.2.4.5. Appréciations du commissaire enquêteur 61
3.2.5. Thème n° 5 relatif aux nuisances visuelles et aux aménagements paysagers 62
3.2.5.1. Analyse et synthèse des observations écrites relatives à ce thème 62
3.2.5.2. Synthèse des éléments du dossier relatifs à ce thème 65
3.2.5.3. Questions complémentaires du commissaire enquêteur 66
3.2.5.4. Avis et commentaires de la RATP, maître d'ouvrage 66
3.2.5.5. Appréciations du commissaire enquêteur 69
3.2.6. Thème n° 6 relatif aux effets du projet sur la faune et la flore ainsi que sur la biodiversité 70
3.2.6.1. Analyse et synthèse des observations écrites sur les registres relatifs à ce thème 70
3.2.6.2. Synthèse des éléments du dossier relatifs au thème 71
3.2.6.3. Questions complémentaires du commissaire enquêteur 72
3.2.6.4. Avis et commentaires de la RATP, maître d'ouvrage 72
3.2.6.5. Appréciations du commissaire enquêteur 72
3.2.7. Thème n° 7 relatif à la dévaluation des biens immobiliers des riverains .. 73
3.2.7.1. Analyse et synthèse des observations écrites sur les registres, relatives à ce thème 73
3.2.7.2. Synthèse des éléments du dossier relatifs à ce thème 75
3.2.7.3. Question complémentaire du commissaire enquêteur 75
3.2.7.4. Avis et commentaires de la RATP, maître d'ouvrage 75
3.2.7.5. Appréciations du commissaire enquêteur 76
3.2.8. Thème n° 8 relatif aux impacts du projet sur les circulations aux abords du projet 77
3.2.8.1. Analyse et synthèse des observations écrites relatives à ce thème 77
3.2.8.2. Synthèse des éléments du dossier relatifs à ce thème 77
3.2.8.3. Question complémentaire du commissaire enquêteur 79
3.2.8.4. Avis et commentaires de la RATP, maître d'ouvrage 79
3.2.8.5. Appréciations du commissaire enquêteur 79
3.2.9. Thème n° 9 relatif au respect de la réglementation existante 80
3.2.9.1. Analyse et synthèse des observations écrites relatives à ce thème 80
3.2.9.2. Synthèse des éléments du dossier relatifs à ce thème 81
3.2.9.3. Questions complémentaires du commissaire enquêteur 82
3.2.9.4. Avis et commentaires de la RATP, maître d'ouvrage 82
3.2.9.5. Appréciations du commissaire enquêteur 83
3.2.10. Thème n° 10 relatif aux autres thématiques abordées 84
3.2.10.1. Analyse et synthèse des observations écrites relatives à ce thème 84
3.2.10.2. Synthèse des éléments du dossier relatifs à ce thème 89
3.2.10.3. Questions complémentaires du commissaire enquêteur 90
3.2.10.4. Avis et commentaires de la RATP, maître d'ouvrage 91
3.2.10.5. Appréciations du commissaire enquêteur 94

4. AVIS ET CONCLUSIONS DU COMMISSAIRE ENQUETEUR SUR LE PROJET D'ADAPTATION D'UN CENTRE BUS RATP POUR L'EXPLOITATION D'UN PARC DE BUS GNV 97

4.1. OBJET DE L'ENQUETE PUBLIQUE 98
4.1.1. Nature et caractéristiques du projet 98
4.1.2. Cadre juridique 98
4.1.3. La RATP, maître d'ouvrage 99
4.2. AVIS DU COMMISSAIRE ENQUETEUR 99

4.2.1. Sur la réalisation du projet 99
4.2.1.1. S'agissant du thème concernant les risques d'explosion 99
4.2.1.2. S'agissant du thème concernant les nuisances olfactives 100
4.2.1.3. S'agissant du thème concernant les nuisances sonores 100
4.2.1.4. S'agissant du thème concernant les pollutions engendrées et la santé 101
4.2.1.5. S'agissant du concernant les nuisances visuelles et les aménagements paysagers 101
4.2.1.6. S'agissant du thème concernant les effets du projet sur la faune et la flore et sur la biodiversité 102
4.2.1.7. S'agissant du thème concernant la dévaluation des biens immobiliers des riverains 103
4.2.1.8. S'agissant du thème concernant les impacts du projet sur la circulation aux abords du dépôt 103
4.2.1.9. S'agissant du thème concernant le respect de la réglementation existante 103
4.2.1.10. S'agissant du thème concernant les autres problématiques concernées 103
4.2.2. Sur le déroulement de l'enquête publique elle-même 104
4.3. CONCLUSIONS DU COMMISSAIRE ENQUETEUR. 105

Liste des pièces jointes

Pièce 1 : Décision N°E20000005/77 du 16 janvier 2020 de madame la présidente du tribunal administratif de Melun désignant monsieur Jean, Pierre CHAULET, général de gendarmerie en retraite en qualité de commissaire enquêteur pour conduire une enquête publique au titre de la réglementation sur les installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE) et portant sur la demande d'autorisation environnementale déposée par la société RATP en vue de convertir le parc de bus gasoil de Thiais au gaz naturel pour véhicules – GNV ;

Pièce 2 : Arrêté préfectoral n°2020/1634 du préfet du Val-de-Marne publié le 9 juin 2020 portant ouverture d'une enquête publique au titre de la réglementation sur les installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE) et portant sur la demande d'autorisation environnementale déposée par la société RATP en vue de convertir le parc de bus gasoil de Thiais au gaz naturel pour véhicules – GNV,

Pièce 3 : Photo de l'affiche apposée sur la porte d'entrée de l'hôtel de ville de Thiais relative à l'enquête publique ICPE du projet de transformation du centre bus RATP en parc bus GNV (photo prise le 8 juillet 2020) ;

Pièce 4 : Copies des certificats d'affichage des maires de Thiais et d'Orly ;

Pièce 5 : Copies des 4 parutions effectuées dans les journaux Le Parisien (édition du 94), et Les Echos annonçant l'enquête publique ICPE du projet de transformation du centre bus RATP en parc bus GNV ;

Pièce 6 : Dossier (papier) de l'enquête publique relatif au projet de transformation du centre bus RATP en parc bus GNV ;

Pièce 7 : Registres d'enquête publique déposés en mairies de Thiais et d'Orly côtés et paraphés par le commissaire enquêteur recueillis à l'issue de l'enquête ;

Pièce 8 : Procès-verbal de fin d'enquête adressé à la RATP le 23 juillet 2020 récapitulant les observations recueillies au cours de l'enquête et ajoutant les questions complémentaires posées par le commissaire enquêteur avec ses deux annexes Tableau de dépouillement des observations et thèmes retenus par le commissaire enquêteur ;

Pièce 9 : Mémoire de la RATP adressé le 4 août par voie numérique puis le 7 août en version papier au commissaire enquêteur en réponse aux observations recueillies au cours de l'enquête, aux 10 thèmes retenus par le commissaire enquêteur ainsi qu'aux questions complémentaires posées.

ORGANISATION DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE

1.1. Objet de l'enquête

De par leur nature, les activités du Centre Bus de Thiais sont soumises à la réglementation des Installations Classées pour la Protection de l'Environnement. **Le site est actuellement soumis à déclaration. Le projet modifiera la situation du site vis-à-vis des ICPE le faisant passer à Autorisation**.

Conformément à l'article R512-54 (R 512-1 et R 512-34 à 36) du code de l'environnement, Livre V, **cette modification d'activité étant substantielle, elle doit faire l'objet d'un dossier de demande d'autorisation environnementale**. Cette dernière doit être établie conformément aux dispositions des articles R.181-13 et D. 181-15-2 du Code de l'Environnement. Selon la décision de l'Autorité Environnementale n° F-011-18-C-0082 du 20/11/2018 après examen au cas par cas, ce dossier n'est pas soumis à évaluation environnementale. Cette décision dispense le présent dossier d'étude d'impact et le soumet à une étude d'incidence.

1.1.1. L'objet du présent dossier

Afin de pourvoir au remisage et à l'entretien de sa flotte dite MRB (Matériel Roulant Bus), la RATP exploite 25 Centre Bus gérant chacun plusieurs lignes de bus.

Ces centres assurent également les entretiens préventif et curatif de la flotte et la RATP gère elle-même le contrôle technique des véhicules, sur autorisation de la DRIEE.

Avec le projet Bus2025, la RATP s'engage avec l'appui d'Ile-de-France Mobilités dans une évolution technologique et écologique majeure, avec la conversion de son parc en une flotte de 4 600 bus exclusivement composée de matériels à basses émissions à l'horizon 2025. C'est afin de réaliser ce dernier objectif que la RATP souhaite moderniser son centre bus de Thiais pour convertir au GNV l'ensemble de sa flotte y résidant.

De par leur nature, les activités du Centre Bus de Thiais sont soumises à la réglementation des Installations Classées pour la Protection de l'Environnement. Le site est actuellement soumis à déclaration. Le projet modifiera la situation du site vis-à-vis des ICPE le faisant passer à Autorisation.

L'objet du présent dossier est donc la demande d'autorisation environnementale pour l'exploitation des futures installations GNV du site de Thiais

1.1.2. Cadre juridique

Dans la configuration finale projetée, les installations actuelles de stockage et distribution de gasoil seront conservées dans un premier temps jusqu'à la réforme des bus hybrides, puis seront démantelées lorsque le besoin en charge gasoil n'existera plus.

Pendant la phase transitoire de mise en service des bus GNV, la charge gasoil et la charge GNV coexisteront. Le volume d'activité de la charge gasoil (rubrique 1435) diminuera au fur et à mesure du remplacement des bus gasoil par des bus GNV. Au maximum, le volume de l'activité 1435 sera égal au volume actuel.

À noter que l'arrêt des activités relevant de la rubrique 1435 sera notifié par courrier au préfet du Val de Marne au moins un mois avant, conformément à la réglementation en vigueur.

L'atelier de maintenance, le poste de lavage, la station de traitement des eaux et les locaux techniques/administratifs existants resteront inchangés (exception faite de modifications mineures associées à l'aménagement de nouvelles installations sur le site).

Le classement prévu des activités du site étudié vis-à-vis du Code de l'Environnement, Livre V – Titre I – Installations Classées pour la Protection de l'Environnement, est établi dans le tableau ci-dessous. Les modifications par rapport à la

situation actuelle sont indiquées en rouge. Seules la rubrique nécessitant une **autorisation (A)** justifie la tenue de la présente enquête.

Rubrique	Libellé	Installations (capacité)	Régime
1413.1	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) Le débit total en sortie du système de compression étant : 1. Supérieur ou égal à 2000 m3/h ou si la masse totale de gaz contenu dans l'installation est supérieure à 10 t **Autorisation**	3 postes GNC de charge rapide + 1 poste de secours et 57 postes GNV de charge lente (31 standards et 26 articulés) : débit total en sortie du système de compression de **7000 Nm3/h**	**Autorisation**
1435-2	**Stations-service** : installations, ouvertes ou non au public, où les carburants sont transférés de réservoirs de stockage fixes dans les réservoirs à carburant de véhicules à moteur, de bateau ou aéronef. Le volume annuel de carburant liquides distribué étant : - Supérieur à 20 000 m3 **Enregistrement** - Supérieur à 100 m3 d'essence ou 500 m3 au total, mais inférieur ou égal à 20 000 m3 **Déclaration** Nota : Essence : Tout dérivé du pétrole, avec ou sans additif d'une pression de vapeur saturante à 20 °C de 13 kPa ou plus, destiné à être utilisé comme carburant pour les véhicules à moteur, exceptés le gaz de pétrole liquéfié (GPL) et les carburants pour l'aviation.	Postes de charge 4 pompes de distribution gasoil Volume annuel total distribué : **5485 m3**	Déclaration (DC)
2910-A-2	Combustion, à l'exclusion des installations visées par les rubriques 2770 et 2771. A - Lorsque l'installation consomme exclusivement, seuls ou en mélange, du gaz naturel, des gaz de pétrole liquéfiés, du fioul domestique, du charbon, des fiouls lourds ou de la biomasse telle que définie au a ou au b(i) ou au b(iv) de la définition de biomasse, des produits connexes de scierie issus du b(v) de la définition de biomasse ou lorsque la biomasse est issue de déchets au sens de l'article L541-4-3 du code de l'environnement, à l'exclusion des installations visées par d'autres rubriques de la nomenclature pour lesquelles la combustion participe à la fusion, la cuisson ou au traitement, en mélange avec les gaz de combustion, des matières entrantes, la puissance thermique nominale de l'installation étant : - Supérieure à 2 MW, mais inférieure à 20 MW. **Déclaration**	Chaufferie générale Localisation : local chaufferie en sous-sol Nombre de chaudières : 3 + 1 (pour été uniquement) Type de combustion : au gaz Puissance par chaudière : 3 x 1 135 kW (hiver) + 1 x 500 kW (été) Soit **3 905 kW**	Déclaration (DC)
2930-1-b	Ateliers de réparation et d'entretien de véhicules et engins à moteur, 1 - y compris les activités de carrosserie et de tôlerie La surface de l'atelier étant : a) Supérieure 5 000 m2 **Autorisation** b) Supérieure à 2 000 m2, mais inférieure ou égale à 5 000 m2 **Déclaration**	Surface d'atelier de réparation et d'entretien Hall de maintenance : 4 220 m²	Déclaration (DC)
4310	Gaz inflammables Catégorie 1 et 2 La quantité totale susceptible d'être présente dans les installations y compris dans les cavités souterraines étant : 1. Supérieure ou égale à 10 t **Autorisation** 2. Supérieure ou égale à 1 t et inférieure à 10 t **Déclaration**	Les 110 bouteilles de stockage de GNV d'une capacité totale d'environ 1670 kg et le gaz dans la tuyauterie – ensemble **inferieur à 10t mais supérieur à 1t**	Déclaration (DC)

Après projet le Centre Bus de Thiais relèvera du régime d'autorisation pour la rubrique n°1413 (une cessation de l'activité 1435 est prévue à l'issue de la conversion complète du site au GNV).

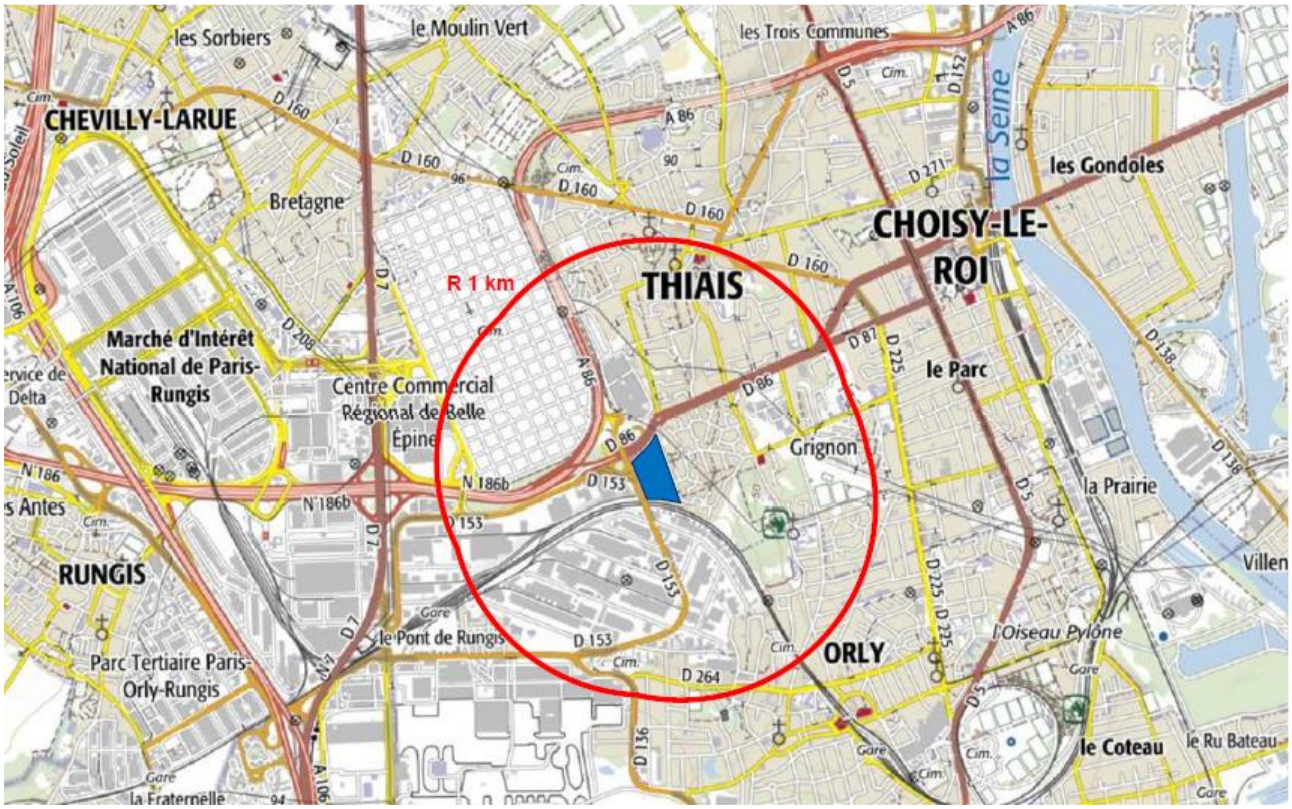
Le projet ne sera pas soumis au classement SEVESO III après réalisation du projet. Le site n'est donc pas visé par l'arrêté du 26 mai 2014 relatif à la prévention des accidents majeurs dans les installations classées mentionnées à la section 9, chapitre V, titre Ier du livre V du code de l'environnement.

Après examen au cas par cas en application de l'article R122-3 du code de l'environnement, l'Autorité environnementale a rendu sa décision le 20 novembre 2018, qui est la suivante : « *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, l'adaptation du centre bus RATP de Thiais, présentée par la RATP, n° F-011-18-C-0082, n'est pas soumise à évaluation environnementale.* »

Cette décision dispense donc le présent dossier d'étude d'impact et le soumet à une étude d'incidence.

Enfin en application du 2ème alinéa de l'article L.123-9 du code de l'environnement qui énonce que : « *La durée de l'enquête peut être réduite à quinze jours pour un projet, plan ou programme ne faisant pas l'objet d'une évaluation environnementale* », le préfet du Val de Marne, autorité organisatrice de l'enquête a décidé de réduire à 17 jours la durée de la présente enquête.

La rubrique 1413-1 soumise à autorisation nécessitant un **rayon d'affichage de 1 km**, c'est donc ce rayon d'affichage qui sera retenu. Le périmètre d'étude couvre les communes de **Thiais** et de **Orly** localisées intégralement dans le département du Val de Marne.



Légende :

Site RATP de Thiais

Rayon d'affichage (1 km)

C'est donc dans ces deux communes que se tiendront les permanences assurées par le commissaire enquêteur.

1.1.3. Le maître d'ouvrage

Le groupe RATP est le cinquième opérateur mondial de transport public et assure quotidiennement le transport de 16 millions de personnes dans le monde.

Depuis 1949, la RATP (Régie Autonome des Transports Parisiens) exploite, modernise et développe en Ile-de-France l'un des plus grands réseaux multimodaux opéré par une société unique :

- 14 lignes de métro (dont 2 lignes automatiques),
- 2 lignes de train express régionales,
- 7 lignes de tramway,
- Et quelques 350 lignes de bus.

La RATP intègre aujourd'hui de nouvelles formes de mobilité - mobilité partagée (autopartage, covoiturage), offres en libre-service (vélos, voitures électriques), transport à la demande, véhicules autonomes – afin de proposer une mobilité globale de « porte-à-porte ».

Le groupe possède un savoir-faire reconnu dans le monde entier avec des solutions fiables qui font face à l'augmentation des besoins de déplacements et à l'évolution des attentes des voyageurs.

Ce développement est notamment porté par la filiale RATP Dev spécialisée dans l'exploitation et la maintenance de réseaux, la filiale d'ingénierie commune avec la SNCF, Systra et la filiale de services innovants pour l'information voyageurs et la billettique.

La Régie travaille en étroite collaboration avec Ile-de-France Mobilités, autorité chargée d'organiser, de coordonner et de financer les transports publics des voyageurs de la région.

Le contrat couvrant la période 2016 – 2020 prévoit 8,5 milliards d'euros d'investissements pour moderniser et développer le réseau, dont 4,2 milliards d'euros sur fonds propres. Quatre des 14 lignes de métro sont ainsi en cours de prolongement. Ce plan prévoit également une augmentation de la présence humaine dédiée à l'accueil, à la sécurité et à des services au plus près des voyageurs.

Avec Métro2030, la RATP propose l'un des plus vastes programmes de modernisation du métro depuis sa création. D'ici 2030, chaque composant de chaque ligne va être modernisé dans une approche globale qui mobilise tous les savoir-faire du groupe.

La RATP est aussi un des acteurs clé de la construction du Grand Paris Express qui doublera d'ici 2030 le réseau de métro francilien.

1.2. Désignation du commissaire enquêteur

Par décision N°E20000005/77 du 16 janvier 2020, la présidente du tribunal administratif de Melun a désigné monsieur Jean, Pierre CHAULET, général de gendarmerie en retraite en qualité de commissaire enquêteur pour conduire l'enquête mentionnée ci-dessus. (Décision **en pièce 1 jointe**).

Cette enquête qui devait se dérouler en avril 2020 a été repoussée suite à la

décision gouvernementale du 17 mars 2020 de confiner la population suite à l'épidémie de Covid-19.

1.3. Modalités de l'enquête

Le Préfet du Val-de-Marne a publié le 9 juin 2020 un arrêté préfectoral n°2020/1634 portant ouverture d'une enquête publique au titre de la réglementation sur les installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE) et portant sur la demande d'autorisation environnementale déposée par la société RATP en vue de convertir le parc de bus gasoil de Thiais au gaz naturel pour véhicules – GNV –. (Cf. exemplaire de l'arrêté en **pièce 2 jointe**)

Cet arrêté indique les modalités de l'enquête publique, dont les principales, en conformité avec les lois et décrets applicables, sont :

- Que sa durée ayant constaté que ce projet ne faisait pas l'objet d'une évaluation environnementale et faisant application de l'article L.123-9-2ème alinéa du Code de l'environnement a été réduite à 17 jours consécutifs du lundi 29 juin 2020 au jeudi 16 juillet 2020 inclus,

- Que le siège de l'enquête est fixé à la préfecture du Val-de-Marne au 21-29 avenue du Général de Gaulle à Créteil ;

- Qu'un exemplaire des pièces du dossier en version papier soumis à enquête comprenant l'avis de l'autorité environnementale sera déposé et mis à la disposition du public dans les mairies de Thiais et d'Orly aux jours et heures habituels d'ouverture au public des bureaux ;

- Que ce même dossier en version numérisée sera consultable et téléchargeable sur le portail internet des services de l'Etat dans le Val-de-Marne à l'adresse suivante : http://www.val-de-marne.gouv.fr/publications/AOEP-avis-d-ouverture-d-enquetes-publiques et sur un poste informatique mis à disposition à la préfecture du Val-de-Marne, siège de l'enquête, du lundi au vendredi de 09h00 à 12h00 et de 14h00 à 16h00 :

- Qu'un registre d'enquête côté et paraphé par le commissaire enquêteur sera déposé et mis à la disposition du public dans les mairies de Thiais et d'Orly aux jours et heures habituels d'ouverture au public des bureaux où les observations et propositions pourront être consultées et consignées par le public ;

- Que les observations et propositions pourront être également consultées et consignées sur le registre dématérialisé accessible à cette adresse : http://icpe-centre-bus-thiais.enquetepublique.net ou par voie électronique à l'adresse courriel suivante : icpe-centre-bus-thiais@enquetepublique.net

- Qu'enfin les observations et propositions du public pourront également être adressées par correspondance au commissaire enquêteur, avant la fin de l'enquête à la préfecture du Val-de-Marne, siège de l'enquête à l'attention du commissaire enquêteur ;

- Que le commissaire enquêteur se tiendra lui-même à la disposition du public dans les mairies de Thiais et d'Orly selon le planning ci-dessous :

Date	Jour	Lieu	Horaires
08/07/2020	Mercredi	Mairie de Thiais	de 09h00 à 11h45
08/07/2020	Mercredi	Mairie d'Orly	de 14h00 à 17h00
16/07/2020	Jeudi	Mairie de Thiais	de 14h45 à 17h45

- Que l'avis au public faisant connaître l'ouverture de l'enquête sera publié par les soins du Préfet du Val de Marne 15 jours au moins avant le début de l'enquête et rappelé dans les 8 premiers jours de celle-ci dans les deux journaux régionaux ou locaux diffusés dans le département du Val de Marne ;

- Que cet avis sera publié dans les mêmes conditions de délai et de durée par voie d'affichages, et éventuellement par tout autre procédé, dans les mairies de Thiais et d'Orly, ainsi que sur les lieux ou au voisinage de la réalisation du projet. Les affiches devront être conformes aux caractéristiques et dimensions fixées par l'arrêté du 24 avril 2012 susvisé, visibles et lisibles de la voie publique ;

- Que ce même avis sera également mis en ligne sur le portail internet des services de l'État dans le Val-de- Marne : http://www.val-de-marne.gouv.fr/Publications/AOEP-Avis-d-Ouverture-d-Enquetes-Publiques

- Que l'accomplissement de ces formalités de publicité sera certifié, chacun en ce qui le concerne, par le Préfet du Val-de-Marne et par les maires de Thiais et d'Orly à l'issue de l'enquête.

2

DEROULEMENT DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE

2.1. Publicité de l'enquête

2.1.1. Les affichages légaux

Les affichages légaux (Cf. un exemplaire de l'affiche photographiée en **pièce 3 jointe**) ont été effectués par les soins des mairies de Thiais et d'Orly. Les certificats d'affichage des maires concernés ont dû être envoyés à la préfecture du Val de Marne, conformément aux prescriptions de l'article 5 de l'arrêté d'organisation de l'enquête, et j'ai d'ailleurs pu vérifier ce point ayant été moi-même personnellement destinataire de ces certificats d'affichage (Cf. un exemplaire des certificats d'affichage des maires de Thiais et d'Orly en **pièce 4 jointe**).

J'ai également pu constater à l'occasion de mes diverses permanences que l'avis d'enquête était affiché à proximité du lieu de stockage et/ou à l'entrée de la mairie de Thiais et d'Orly.

2.1.2. Les parutions dans les journaux

Les parutions ont eu lieu dans :

Le Parisien	le vendredi 12 juin 2020
Les Echos	le vendredi 12 juin 2020

Soit plus de 15 jours avant le début de l'enquête fixée au 29 juin 2020

Elles ont été renouvelées dans :

Le Parisien	le mardi 30 juin 2020
Les Echos	le mardi 30 juin 2020

Soit dans les 8 premiers jours de l'enquête.

Une copie de ces parutions figure en **pièce 5 jointe**

2.1.3. Les autres moyens de publicité

A ma connaissance la publicité de l'enquête n'a pas fait l'objet d'autres voies et moyens que les voies et moyens réglementaires décrits ci-dessus.

2.2. Documents mis à la disposition du public

Pendant toute la durée de l'enquête, ont été disposés dans les mairies de Thiais et d'Orly aux heures d'ouverture de ces mairies les documents suivants :

- Un exemplaire de l'arrêté préfectoral n°2020/1634 du 9 juin 2020 portant ouverture d'une enquête publique au titre de la réglementation sur les installations classées ;
- Un registre d'enquête publique côté et paraphé par le commissaire enquêteur ;
- Un dossier d'enquête publique et ses annexes (**pièce 6 jointe**) représentant environ 880 pages A4 et comprenant :

Dossier :

- 19_2123_DDAE_RATP_Partie_1_Contexte_rev2
- 19_2123_DDAE_RATP_Partie_2_Description_rev2.1
- 19_2123_DDAE_RATP_Partie_3_Etude_Incidence_rev2
- 19_2123_DDAE_RATP_Partie_4_EDD_rev2.1
- 19_2123_DDAE_RATP_RNT_rev2.1

- Tableau Rép complémentaires DRIEE-V11 compilé
- Cerfa_15964-PROJET_GNV_THIAIS_VF signée NC

Annexes

- **Partie A**
- Annexe_A1_plan_1_25000
- Annexe_A2_PLAN ENSEMBLE ZONE EST AJ_11_19
- Annexe_A2_PLAN ENSEMBLE ZONE OUEST AJ_11_19
- Annexe_A2_PLAN MASSE. AJ_11_19
- Annexe_A2_PLAN RESEAU AEP.
- Annexe_A2_plan réseau assainissement AJ_11_19
- Annexe_A2_PLAN RESEAU GNV.
- Annexe_A2_plan_ATEX_projet
- Annexe_A2_SYNOPTIQUE GNV
- Annexe_A3_Courrier RATP-VAL propriétés foncières avec plan MRB-Thiais
- Annexe_A3_extrait_acte_propriété
- Annexe_A4_décision_AE
- Annexe_A7_parcelles cadastrales modifiées
- Annexe_A7_plan de délimitation parcelles
- Annexe_A8_Conformité_1413_rev2
- Annexe_A9_Liste des Rubriques ICPE CB Thiais_14022019
- Annexe_A10_TVS_RATP_THIA_CER_01-signée

- **Partie B**
- Annexe_B1_inventaire_produits_RATP

- **Partie C**
- Annexe_C1_registre_déchets_2016
- Annexe_C2_certification_acoustique
- Annexe_C3_mesure_bruit_hall_charge_2017
- Annexe_C4_Zonage_PLU_et_réglement
- Annexe_C5_Etude_IDDEA_pollution_sols
- Annexe_C6_Note_dimensionnement_bassins_infiltration
- Annexe_C7_rapport_2017_rejets_chaudières

- **Partie D**
- Annexe_D1_accidentologie_issue_du_barpi
- Annexe_D1_Rapport_final_BEATT-2005-009_cle5d3464
- Annexe_D1_Rapport d'expertise fuite autobus 7006
- Annexe_D2_methodologie_calculs_v0
- Partie D4 - Cartographies
- 2019_03_26_PHD5_VCE_stockage_sur
- 2019_03_26_PHD6_éclatement_bouteille_sur
- 2019_03_26_PHD10_FF_rupture_portiques_4A_4B_th
- 2019_03_26_PHD11_FF_rupture_descente_charge_rapide_th
- 2019_03_26_PHD14_FF_fuite_flexible_charge_rapide_th
- 2019_03_26_PHD14_JE_fuite_flexible_charge_rapide_th
- 2019_03_26_PHD15_JE_bus_th
- 2019_03_26_PHD16_FF_fuite_cana_toiture_bus_th
- 2019_03_26_PHD16_JE_fuite_cana_toiture_bus_th
- 2019_03_26_plan_installations_v1
- 2018_03_26_plan_recensement
- 2019_03_26_ME1_JE_rupture_cana_charge_rapide_th
- 2019_03_26_ME2_JE_rupture_cana_charge_lente_th
- 2019_03_26_ME3_JE_fuite_flexible_charge_lente_th
- 2019_03_26_ME4_FF_fuite_flexible_charge_lente_th
- 2019_03_26_PHD1_JE_fuite_piquage_th
- 2019_03_26_PHD2_FF_rupture_cana_zone_compression_th
- 2019_03_26_PHD2_JE_rupture_cana_zone_compression_th
- 2019_03_26_PHD4_VCE_conteneur_sur
- Annexe_D5_note_calcul_D9_D9A
- Annexe_D6_18 601 ORL 1924400 N EARF
- Annexe_D7_Note de synthèse de modélisation gasoil

- Annexe_D8_Note de synthèse de modélisation chaufferie

Les documents mis à l'enquête m'ayant paru suffisants, je n'ai pas jugé utile de demander des pièces complémentaires à joindre au dossier d'enquête publique.

2.3. Examen de la procédure

A la lumière des différents paragraphes ci-dessus, et par comparaison avec les dispositions prévues par l'arrêté municipal prescrivant l'ouverture de cette enquête, il semble que la procédure, notamment s'agissant de la publicité de cette enquête ait été bien respectée.

Par ailleurs, l'ensemble du dossier semble correctement traité tant du point de vue technique que du point de vue du respect de la législation en vigueur.

2.4. Rencontre avec le maître d'ouvrage

2.4.1. Présentation générale

Une réunion de présentation du projet, objet de l'enquête publique, s'est tenue le 4 février 2020 dans les locaux du dépôt de bus de la RATP de Thiais de 14h30 à 15h30. Ont assisté à cette réunion de présentation :

Jean-Pierre CHAULET : commissaire enquêteur ;
Pour la préfecture 94 :

- Juliette POLIZZI – Adjointe au chef Du bureau de l'Environnement et des Procédures d'utilité publique.
- Séverine PENAVERE – Rédactrice en charge du dossier.
- Alexandra CALIXTE – Rédactrice en charge du dossier.
- Hildy BESRY – En formation en tant que rédactrice.

Pour la RATP :

- Thierry BLEVINAL (Responsable du projet GNV)
- Céline DUBOS (Cheffe de projet GNV THIAIS)
- Audrey CAROTINE (Chargée de missions ICPE)
- Franck LERAY (Chargé de missions ICPE)
- Eric PLANTE (Responsable maintenance du site)

Pour la Société Alphare Fasis (Bureau d'Etudes) :

- Virginie CLAVEL (Rédactrice du dossier ICPE)

Cette réunion avait pour objectif de présenter le projet de transformation du centre bus de Thiais au GNV en vue de l'enquête publique à venir dans le cadre de la procédure d'autorisation ICPE pour la rubrique 14-13.

A cette occasion la RATP a rappelé que les futurs aménagements du centre bus avaient été présentés :

- Le 27/06/2019 aux riverains proches du centre bus
- Le 04/07/2019 à la crèche

Puis le projet a été présenté au commissaire enquêteur sous forme d'un PowerPoint.

Hors dossier, la préfecture a bien noté la future présence du remisage d'un bus hydrogène en expérimentation sur le site de Thiais.

A l'issue de cette présentation les modalités de l'enquête ont été abordées et il a été convenu que l'enquête pourrait se dérouler en mars 2020.

NB : Le gouvernement ayant décidé une période de confinement national du 17 mars 2020 au 11 mai 2020, suite au COVID 19, la période de déroulement de l'enquête

initialement prévue n'a pas pu avoir lieu et cette enquête s'est donc déroulée du 29 juin au 16 juillet 2020.

2.4.2. Visite des lieux

A l'issue de la présentation de l'enquête, j'ai pu visiter le dépôt actuel ainsi que les secteurs envisagés pour opérer les transformations objet de l'enquête.

J'ai pu ainsi me rendre compte de l'implantation actuelle du dépôt de bus RATP de Thiais et de son environnement immédiat.

Trois points ont particulièrement retenu mon attention :

- La présence au nord et à l'ouest de ce dépôt d'importantes voies de circulation routière ;
- La présence au sud du dépôt d'une voie de chemin de fer ;
- La présence à l'est de la zone d'une très importante zone pavillonnaire séparée du dépôt par une route dite « voie nouvelle ».

J'ai également pu noter, lors de ma visite, la présence pour le moins surprenante d'une crèche accolée à l'enceinte du dépôt de bus.

Si l'on ajoute en plus le fait que le Centre Bus de Thiais est situé dans le périmètre des servitudes aéronautiques de l'aéroport de Paris-Orly et est parfois (en fonction des conditions météorologiques) survolé par des aéronefs on conçoit aisément que l'environnement immédiat de ce dépôt n'est pas particulièrement calme.

Je me suis également intéressé :

- Aux mesures de sécurité présentes sur le dépôt existant et qui devraient être reconduites sur les installations envisagées ;
- Aux contrôles des accès au dépôt ;
- Aux dispositions prises en cas d'incendie (réserves d'eau et intervention des pompiers)

2.5. Permanences

2.5.1. Organisation et tenue des permanences

2.5.1.1. Organisation des permanences

Afin de permettre au public de pouvoir pleinement s'exprimer et rencontrer le commissaire enquêteur, 3 permanences avaient été envisagées : deux à la mairie de Thiais et une à la mairie d'Orly.

2.5.1.2. Tenue des permanences

Les permanences ont été tenues conformément aux dispositions prévues dans l'arrêté préfectoral organisant l'enquête.

Si la permanence d'Orly et la première permanence de Thiais se sont déroulées sans grande participation du public, (personne à Orly et trois personnes seulement à Thiais) la seconde permanence de Thiais prévue le jour de clôture de l'enquête a vu affluer un très important public (plus de soixante personnes !) une observation déposée

préalablement sur le registre électronique ayant appelé à participer à la « réunion publique » organisée par le commissaire enquêteur le jour de la clôture d'enquête !

De fait et compte tenu des mesures de déconfinement mises en place, j'ai organisé en lieu et place de cette seconde permanence trois mini-réunions publiques rassemblant chacune une vingtaine de personnes et respectant les mesures de distanciation préconisées par les pouvoirs publics.

A l'issue de chacune de ces mini-réunions au cours desquelles j'ai exposé rapidement l'objet de l'enquête et répondu à des questions d'ordre général, les participants présents ont pu déposer leurs observations sur le registre papier présent dans la salle de permanence mise à ma disposition, de sorte que les trois permanences se sont tenues selon le tableau ci-dessous, sans incident notable à signaler.

Date	Jour	Lieu	Horaires	Evénement
08/07/2020	Mercredi	Mairie de Thiais	De 09h00 à 11h45	RAS
08/07/2020	Mercredi	Mairie d'Orly	De 14h00 à 17h00	RAS
16/07/2020	Jeudi	Mairie de Thiais	De 14h45 à 17h45	Très forte affluence

2.6. Réunion publique

Avant même que ne débute l'enquête, le principe de l'organisation d'une réunion publique n'avait pas été retenu, la période de déconfinement ne s'y prêtant guère. Je n'ai pas eu à revenir sur cette décision aucune demande en ce sens n'ayant été formulée au cours de l'enquête. A noter cependant, comme indiqué précédemment que la seconde permanence organisée à Thiais s'est de facto transformée en trois mini réunions publiques ayant réuni à chaque fois un peu plus de 20 personnes.

2.7. Recueil des registres et des documents

L'enquête s'est terminée comme prévu le jeudi 16 juillet 2020.

2.7.1. Les registres papier

Les registres déposés respectivement en mairie d'Orly et en mairie de Thiais ont été recueillis à l'issue de l'enquête et clos par mes soins conformément à l'article 7 de l'arrêté d'organisation de l'enquête.

Ils sont joints au présent rapport où ils figurent en tant que **pièce jointe 7.**

Pour l'ensemble de cette enquête les registres recueillis contenaient **13** observations.

2.7.2. Le registre électronique

Le registre électronique s'est clos automatiquement le 16 juillet à 24h00. **142** observations y ont été déposées au cours de l'enquête.

2.7.3. Procès-verbal de synthèse

Conformément également à l'article 7 de l'arrêté d'organisation de l'enquête, et compte tenu de la période de déconfinement, j'ai eu le 24 juillet 2020, soit 8 jours après la fin de l'enquête, une vidéo conférence avec la responsable du projet pour la RATP et les rédacteurs du bureau d'études ayant élaboré le dossier pour leur commenter le procès-verbal de synthèse qui leur avait été envoyé la veille par fichier électronique.

Ce procès-verbal de synthèse comprenait une lettre d'envoi ainsi que deux annexes, relatives respectivement à la synthèse des observations recueillies en cours d'enquête, d'une part, et à 10 thèmes recoupant l'ensemble de ces observations ainsi que des questions complémentaires posées par mes soins, d'autre part.

Dans ce procès-verbal, je demandais également à la RATP de me répondre dans les meilleurs délais possibles et si possible conformément à la réglementation dans les 15 jours par courriel en confirmant sa réponse par voie postale (Cf. **pièce 8 jointe**).

2.7.4. Mémoire en réponse

Le **4** août 2020, soit 13 jours après la réception du procès-verbal de synthèse, Mme DUBOS au nom de la RATP m'a renvoyé, par courriel les réponses du maître d'ouvrage aux observations déposées en cours d'enquête et aux questions complémentaires posées. Elle a confirmé son mémoire en réponse par courrier postal le **7** août 2020 **(**Cf. **pièce 9 jointe).**

EVALUATION DU PROJET SOUMIS A ENQUÊTE PUBLIQUE

31 LES OBSERVATIONS ET COURRIERS RECUEILLIS

Est récapitulé ci-après l'ensemble des observations et courriers recueillis au cours de l'enquête publique relative à la demande d'autorisation environnementale de la RATP pour le projet de son centre bus de Thiais (94320) en vue de l'exploitation d'un parc de bus GNV.

3.1.1. Tableau récapitulatif des observations et courriers recueillis sur les registres papier mis en place dans les communes de Thiais et d'Orly.

Commune	Numéro registre	Nombre observations
Thiais	**1**	**13**
Orly	**1**	**0**
2 lieux d'enquête	**2 registres**	**13**

3.1.2. Tableau récapitulatif des observations recueillies sur le registre électronique mis en place pour cette enquête

Au total ce sont **142** observations (avec parfois des fichiers joints) qui ont été recueillies sur le registre électronique mis en place pour cette enquête.

Compte tenu des nombreuses observations relevées au cours de cette enquête, j'ai identifié 10 principales thématiques que j'ai réparties sur une grille de dépouillement.

Des cases étaient également prévues pour noter le caractère favorable ou défavorable de l'observation, ou la non-affirmation précise sur ce point.

Certaines de ces observations ont été répétées ou s'apparentaient à une pétition approuvant, sans commentaires particuliers, des observations précédemment déposées par des intervenants

3.1.3. Résultats du dépouillement de l'ensemble des observations

A chaque fois qu'un des 10 thèmes listés dans la grille de dépouillement était abordé j'ai porté une croix **X** dans la colonne correspondant à ce thème. Le nombre de croix figurant dont dans chaque colonne de thème correspond au nombre de fois où ce thème a été abordé dans l'ensemble des observations recueillies dans les registres papier, dans les courriers et sur le registre électronique

THEMES →	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	AVIS			
←Observations courriers ou mails	Risques d' explosion	Nuisances olfactives	Nuisances sonores	Pollution(s) engendrée(s) et santé	Nuisances visuelles et aménagement paysager	Effets sur faune et flore et la biodiversité	Dévaluation des biens immobiliers	Impacts sur la circulation	Respect réglementation existante	Autres	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON EXPRIME	
/	**81**	**24**	**54**	**14**	**54**	**15**	**30**	**12**	**5**	**67**	**11**	**113**	**31**	**Total des occurrences par type de thème**
142	**TOTAL DES OBSERVATIONS RECUES PAR VOIE ELECTRONIQUE**													
155	**TOTAL GENERAL DES OBSERVATIONS DEPOSEES SUR LES REGISTRES PAPIER OU RECUES PAR VOIE ELECTRONIQUE**													

Il est aisé de constater que les trois thèmes qui ont été le plus souvent évoqués sont le **thème 1** portant sur les risques d'explosion (81 fois), le **thème 3** portant sur les

nuisances sonores et le **thème 5** portant sur les nuisances visuelles et l'aménagement paysager. Le **thème 10** évoqué 67 fois n'est pas significatif car regroupant l'ensemble des thématiques non précisément évoquées dans les thèmes précédents.

Il convient également de noter que ces chiffres ne sont que des ordres de grandeur et ne doivent pas être pris comme traduisant très précisément toutes les observations.

Enfin si 11 personnes seulement se sont prononcées favorablement pour ce projet, ce sont près de 113 personnes qui ont exprimé leur désaccord dans leur avis défavorable.

3.1.4. Examen détaillé des observations écrites recueillies au cours de l'enquête

Le dépouillement des observations et courriers a abouti à l'élaboration de 10 thèmes (traités au paragraphe **3.2** suivant).

L'ensemble des observations écrites et courriers résumés dans **l'annexe** jointe a été transmis à la RATP, avec les 10 thèmes que j'ai élaborés pour recueillir ses avis et commentaires (Cf. Procès-verbal de synthèse cité au paragraphe **2.7.3** ci-dessus et faisant l'objet de la **pièce jointe 8)**.

La RATP, maître d'ouvrage a fait part de ses avis et commentaires dans un mémoire en réponse mentionné au paragraphe **2.7.4** ci-dessus et faisant l'objet de la **pièce jointe 9.**

Ces avis et commentaires ont été intégrés sous chacun des thèmes traités dans le paragraphe **3.2** suivant et comportent à la suite mes propres appréciations.

32 LES THEMES ELABORES

Elaboration des thèmes à partir des observations et des courriers

Les observations et courriers recueillis dans les registres et le registre électronique (cf. paragraphe **3.1** ci-dessus), ont été dépouillés par tableaux en fonction des occurrences constatées (cf. a**nnexe** jointe séparément à ce rapport).

A partir de ce travail d'analyse et de dépouillement et compte tenu des résultats d'occurrences constatées, j'ai élaboré **10** thèmes qui recouvrent la plupart des préoccupations exprimées par le public et mes propres questionnements.

Ces thèmes ont tous été élaborés selon le même plan, à savoir :

- Analyse et synthèse des observations et des courriers recueillis sur le thème au cours de l'enquête,
- Synthèse des documents figurant dans le dossier mis à l'enquête traitant du thème,
- Eventuellement, questions complémentaires du commissaire enquêteur,
- Avis et commentaires de la RATP,
- Appréciations du commissaire enquêteur.

Les **10** thèmes que j'ai retenus sont les suivants :

N°	Libellé du thème
1	**Les risques d'explosion**
2	**Les nuisances olfactives**
3	**Les nuisances sonores**
4	**Les pollutions engendrées et la santé**
5	**Les nuisances visuelles et les aménagements paysagers**
6	**Les effets du projet sur la faune et la flore et sur la biodiversité en général**
7	**La dévaluation des biens immobiliers des riverains**
8	**Les impacts du projet sur la circulation aux abords du dépôt**
9	**Le respect de la réglementation existante**
10	**Les autres thèmes concernés**

Comme indiqué au paragraphe **2.7.3** ci-dessus, une fois élaborés, ces thèmes ont été envoyés à la RATP pour recueillir son avis et ses commentaires.

Ce dernier a fait part de son avis et de ses commentaires dans un mémoire en réponse qui a été remis à la commission d'enquête le mercredi 5 août 2020 et qui est intégralement transposé dans les paragraphes suivants (**3.2.1**. à **3.2.10**.)

3.2.1. Thème n° 1 relatif au risque d'explosion du stockage de GNV

C'est le thème central de cette enquête et celui sur lequel le public s'est le plus largement exprimé.

En effet, dans le tableau de dépouillement 81 observations mentionnent directement les risques d'explosion pouvant survenir du fait d'un important stockage de GNV inhérent au mode de transformation d'alimentation des bus envisagé à ce nouveau mode de propulsion.

Et même si ce thème n'est pas directement visé, il est sous-jacent dans la plupart des observations recueillies en cours d'enquête.

La plupart d'entre elles expriment la crainte d'une explosion pouvant concerner la zone pavillonnaire jouxtant le dépôt de la RATP.

Certaines demandent le déplacement de ce stockage dans un autre dépôt, à créer, éloigné de zones pavillonnaires et/ou de centre commerciaux alors que d'autres préconisent d'enterrer les stockages de GNV.

3.2.1.1. Analyse et synthèse des observations écrites sur les registres relatifs à ce thème.

Les avis défavorables concernant ce thème ont été largement majoritaires.

Certains évoquent l'explosion d'AZF à Toulouse ou le récent incendie de l'usine Lubrizol :

Mail N°9 de M. VIEIRA de Thiais, sur le registre dématérialisé, qui a écrit : « *Par ailleurs, le territoire national dénombrait près de 1.300 sites industriels dangereux classés Seveso en 2015 – date du dernier recensement –, dont 700 à « seuil haut » pour un « risque majeur ». C'est le cas de l'usine Lubrizol à Rouen, récemment victime d'un important incendie. Or, 800 communes sont situées à proximité de ces entreprises.*

Plus d'un mois après l'incendie de l'usine Lubrizol à Rouen, la sécurité des sites dits « Seveso seuil haut » est au cœur des débats. »

Mail N°29 de M. REGNARD de Thiais, sur le registre dématérialisé, qui déclare : *« Nous ne voulons pas être le projet d'un drame AZF. La RATP n'a pas le droit de mettre la vie des riverains du dépôt en danger et nous lui demandons de surseoir à ce projet dangereux auquel nous sommes farouchement opposés »*

Mail N°40 de M. DESPLANCHE de Thiais, sur le registre dématérialisé, qui déclare : *« A quand un nouvel AZF »*

Mail N°45 de M. LAFAYE de Thiais, sur le registre dématérialisé, qui a écrit : *« AZF disposait de toutes les certifications en vigueur à l'époque et le 21 septembre 2001 à 10 h 15, tout allait bien, il n'y avait aucune raison d'être inquiet ! ….»*

Mail N°60 de M. LHUILLERY de Thiais, sur le registre dématérialisé, qui a écrit : *« Nous ne voulons pas être le prochain drame AZF »*

Mail N°101 de M. MOREIRA de Thiais, sur le registre dématérialisé, qui déclare : *On se souvient tous de l'explosion de l'usine AZF, de l'incendie de l'usine Lubrizol. Va t'on va transformer notre lieu de résidence en site classé Seveso ?»*

D'autres évoquent le risque d'explosion lié à l'accumulation de GNV sur le site ou celle d'un simple bus :

Obs N°11 de M. BARUTCISKI de Thiais sur le registre papier de Thiais qui a écrit que : « Le *gaz naturel a une réputation liée au mot « explosion ». Ceci est vrai s'il était mal manipulé par l'homme. Toujours est-il que ce mot soulève des vagues bleues de peur auprès des populations qui sont toujours en train de vivre un véritable cauchemar provoqué par le Covid 19. La défiance est énorme et nous essaierons de la vaincre. »* et plus loin *: « Les sources de cette peur seraient : Le dépôt important de gaz et les différents fantasmes sur une explosion...Le stockage intermédiaire de gaz naturel comprimé (GNC)... »*

Obs N°12 de ABiTHEA COTTE Syndic de copropriété de Choisy le Roi sur le registre papier de Thiais qui a écrit : « *Dépôt important de gaz et risques d'explosion : 1 stock tampon de GNV fixe constitué : 110 bouteilles de 80 L stockage intermédiaire de gaz naturel comprimé (GNC) pour la charge rapide) pour un volume de 5400L à 280 bars* »

Mail N°1 de M. JEFFALI RIAD de Thiais, sur le registre dématérialisé qui déclare : *« Si une explosion de cette installation devait arriver, êtes-vous en mesure de me certifier que moi, mon épouse et nos quatre enfants ne risqueraient rien ?*

Si la collectivité, la RATP m'assure qu'en cas d'explosion, nos vies ne seraient pas en danger, je suis même prêt à soutenir ce projet. Dans le cas contraire, j'userai de toute les voies de droit disponible pour m'opposer à ce projet, car il n'est évidemment pas question de vivre sous cette menace, de savoir que nos enfants sont en danger »

Mail N°4 de Mme SALA de Thiais, sur le registre dématérialisé qui a écrit : « *L'évolution du site implique l'apparition de zones ATEX.*

Nous souhaitons que la RATP précise quels sont les risques d'explosion pour les pavillons environnants ainsi que pour les piétons se trouvant voie nouvelle.

Nous souhaitons que la RATP précise quels sont les risques en cas d'explosion d'un bus dans l'entrepôt. Une zone de 2 m a été identifiée autour des bus, la structure du bardage sera-t-elle modifiée ?»

Mail N°5 de M. HADDAD de Thiais, sur le registre dématérialisé qui a écrit : « *Vous ne pouvez pas mettre en danger de mort la population voisine* »

Mail N°13 d'un ANONYME, sur le registre dématérialisé qui a écrit : « *La zone de construction serait proche des habitations et le cadre de vie des habitants en sera forcément impacté, sans compter sur la dangerosité d'un tel projet (risque d'explosion) Un autre emplacement serait plus adapté !* »

Mail N°15 de M. HUNTER de Thiais, sur le registre dématérialisé qui déclare : « *Est-ce raisonnable d'entreposer des bonbonnes de gaz à proximité de zones pavillonnaires, sachant qu'un risque d'explosion reste toujours possible et causerait dommages et pertes humaines.* »

Mail N°18 de M. PICHON de Thiais, sur le registre dématérialisé qui déclare : « *Si explosion il y a on parle de kilomètres à la ronde !!!!* »

Mail N°19 de Mme AUGER de Thiais, sur le registre dématérialisé qui déclare : « *Et avec le stockage de 5400 l de gaz comprimé qui en cas d'explosion aura un impact sur environ 2 KM, je n'ose imaginer la catastrophe !!!!* »

Mail N°24 de M. RICHERT de Thiais, sur le registre dématérialisé qui déclare : « *Nous savons tous que le gaz est une énergie dont l'utilisation est une bombe à retardement, le site deviendrait Seveso, la qualité de vie serait soumise à une épée de Damoclès…*

L'heure est donc grave à notre avis. En effet, notre copropriété subit déjà les pylônes et lignes haute tension, un bunker de gaz hautement explosif rendra notre vie dangereuse »

Mail N°29 de M. REGNARD de Thiais, sur le registre dématérialisé qui a écrit : « *Nul ne peut ignorer que le gaz est une énergie propre mais explosive.* »

Mail N°36 de Mme LAFON de Thiais, sur le registre dématérialisé qui a écrit : « *Pour nous, c'est irresponsable de faire courir d'énormes risques à la population proche de ces installations (importante zone pavillonnaire et autres riverains).*

Il serait donc souhaitable de trouver un lieu plus approprié.

Nous nous opposons à ce projet, pour les raisons suivantes : le danger d'explosion lié au gaz inflammable, stockage de 110 bouteilles de 80 litres de gaz naturel soit 5 400 litres. »

Mail N°37 de M. (ou Mme) BOUXIN de Thiais, sur le registre dématérialisé déclare : « *Je suis contre la construction de cette station GNV le long de la voie Nouvelle de Thiais (94), pour les raisons suivantes :*

- *L'extrême proximité (moins de 30 m) de la zone pavillonnaire Vallée verte et Green Valley (plus de 250 maisons).*
- *L'existence de risques importants d'accident à cinétique rapide présentant un danger grave pour la vie humaine.* »

Mail N°39 de M. BAZART de Thiais, sur le registre dématérialisé qui a écrit : « *Cette installation constitue une véritable bombe à retardement en lisière de notre copropriété.* »

Mail N°43 d'ANONYMES de Thiais, sur le registre dématérialisé qui déclarent : « *stock de bouteilles de gaz (GNC)*

Les risques sont :

Inflammabilité : le point d'éclair du GNV est - 188 °C, c'est-à-dire que quelle que soit la température externe, il peut s'enflammer ou exploser, contrairement au diesel, dont le point d'éclair est de 70 °C. Il est classé extrêmement inflammable.

Explosivité : en dispersion dans l'air, si sa concentration est comprise entre 5 et 15 %, le GNV brûle ou explose au contact d'une flamme, exactement comme le gaz naturel »

Mail N°49 de M. RIVIERE de Thiais, sur le registre dématérialisé qui a écrit : « *le dépôt de bonbonnes de gaz pose des questions de sécurité* »

Mail N°55 de UN (ou UNE) ANONYME de Thiais, sur le registre dématérialisé qui a écrit : « *La RATP, en transformant son centre de Thiais en dépôt de bus à gaz fait courir un risque conséquent à la population riveraine. Un site industriel dangereux de ce type devrait se situer à plusieurs kilomètres d'habitations, de pylône à haute tension, de centre commercial, de nationale et de rondpoint très fréquenté. La sécurité d'abord.* »

Mail N°59 de M. MARTIN de Thiais, sur le registre dématérialisé qui déclare :

« *Habitant à proximité de ce dépôt de bus sur lequel va être créé un stockage de gaz, je trouve que cela va à l'encontre des principes de sécurité des populations avoisinantes.*

Où est le principe de précaution préconisé par notre gouvernement ? Nous a-ton parlé des risques engendrés ?»

Mail N°82 de M. LONY de Thiais, sur le registre dématérialisé qui a écrit : « *Ce projet présente des risques (explosion, incendie, fuites,) qui ne sont pas clairement exposés et pour lesquels il n'est pas proposé de solutions afin de les prévenir.*

Pourquoi vouloir construire un édicule en surface alors que toutes les cuves de carburant sont enterrées (exemple, les stations-services). Une solution de stockage souterrain répondrait à la fois à la préoccupation esthétique, à l'exigence environnementale et aux besoins de sécurité »

Mail N°89 de Mme LANCHAS de Thiais, sur le registre dématérialisé qui a écrit :
« Plusieurs questions se posent à nous : … les risques d'explosion (zone proche crèche, habitations et centre commercial) »

Mail N°115 de M. ARNAUD de Thiais, sur le registre dématérialisé qui a écrit : « *Ce projet semble présenter un danger pour nos habitations en raison du caractère explosif du stockage à gaz. Je ne souhaite pas être menacé par une explosion. Ce projet doit trouver un emplacement éloigné des habitations ! Habitant à proximité du dépôt RATP, je ne veux pas de ce projet à proximité de mon domicile »*

Les avis favorables au projet sont beaucoup moins nombreux que les avis défavorables. En réalité, seul, le maire de Thiais, faisant par ailleurs état d'une délibération de son conseil municipal, donne un avis favorable au projet, mais demande le déplacement du poste GRT/GAZ non pour des raisons de sécurité, mais pour ne pas défigurer l'aménagement urbain

Obs N°1 de M. DELL'AGNOLLA maire de Thiais, sur le registre papier de Thiais qui a écrit : « *La ville à la faveur du conseil municipal du 2 juillet dernier a émis un avis favorable au projet de conversion du parc bus de gasoil au gaz naturel pour véhicule sous réserve du déplacement du poste GRT/GAZ implanté sur l'espace vert situé en entrée de ville. En effet, un tel édicule technique disgracieux et imposant ne pourrait que défigurer l'aménagement urbain par la disparition d'arbres et d'espaces verts sur l'importante et notable (?) Avenue de Versailles en entrée de ville*. »

Obs N°2 relative à la lettre du maire de Thiais à la RATP, sur le registre papier de Thiais qui a écrit : « *Je suis bien entendu extrêmement favorable, comme je vous l'ai précisé, de recourir à toutes formes d'énergie moins polluante pour les transports en commun… Toutefois, si cette initiative, destinée à réduire la pollution de l'air, emporte mon adhésion totale, au même titre par exemple que la création de Zone à Faible Emission, je considère néanmoins qu'elle ne doit pas se faire au détriment de la préservation de notre environnement paysager et des espaces verts… C'est la raison pour laquelle je vous demande de bien vouloir reconsidérer cet aspect de votre projet en déplaçant l'implantation de ce poste GRT Gaz, de quelques mètres, sur le parking de la RATP »*

Obs N°3 relative à la lettre du maire de Thiais à GRT GAZ, sur le registre papier de Thiais. Dans cette lettre le maire de Thiais développe un argumentaire strictement identique au précédent.

3.2.1.2.Synthèse des éléments du dossier relatif à ce thème

Pièce 19-2123 DDAE RATP Partie 2 Description – Pages 67 à 76

6 - Organisation de la sécurité et moyens d'intervention du site

Cette pièce traite des points suivants :

6.1 Principes généraux d'organisation de la sécurité
- 6.1.1 Personnel
- 6.1.2 Conception des installations
- 6.1.3 Maintenance des installations
- 6.1.4 Sous-traitance et permis
- 6.1.5 Zonage ATEX
- 6.1.6 Programme de contrôle et de maintenance tuyauterie gaz conformément à la DESP et aux ouvrages en acier
- 6.1.7 Contrôle des équipements
- 6.1.8 Consignes de sécurité – Mesures générales de prévention
- 6.1.9 Autres consignes
- 6.1.10 Surveillance du site

6.2 Moyens de détection incendie
- 6.2.1 Moyens de détection incendie
- 6.2.2 Moyens d'alerte

6.3 Moyens de protection en cas d'incendie
- 6.3.1 Moyens d'intervention fixes et mobiles
- 6.3.2 Ressources en eau incendie
- 6.3.1 Collecte des eaux incendie
- 6.3.2 Personnel
- 6.3.3 Moyens externes de lutte contre l'incendie

Il est notamment précisé les points suivants :

6.1.2 Conception des installations

La plateforme de compression est conçue de manière à protéger les installations des actes de malveillance, des chocs directs avec les véhicules et des effets dominos :

• Surélévation dalle et glissière de sécurité
• Clôture autour des équipements
• Verrouillage des portes d'accès aux compresseurs
• Matériau conteneur A0/R90
• Soupapes de sécurité collectée sur évent :
  - En sortie compresseur
  - En entrée compresseur
  - Sur le stockage (une par groupe de bouteille)
  - Et sur chaque branche de charge lente ou rapide
• Fusible thermique de sécurité sur le stockage (un par groupe de bouteille)
• Collecte des gaz de décompression au niveau des pistolets de charge et acheminement vers évent en zone sûre
• Matériel cohérent avec zone ATEX définie

6.1.3 Maintenance des installations

Les installations seront entretenues, maintenues, contrôlées et vérifiées conformément à la réglementation et aux recommandations des fournisseurs. Notamment :
- Une vérification annuelle des équipements de sécurité sera réalisée.
- Un contrôle visuel mensuel des installations de distribution de GNV sera réalisé.
- Les résultats de ces contrôles seront consignés sur un livret conservé sur le site.

La RATP dispose d'une gestion de la maintenance assistée par ordinateur (GMAO) et de gammes de maintenance préventive de ses installations.

6.1.5 Zonage ATEX

La RATP a fait réaliser un diagnostic ATEX sur ses installations projetées en tenant compte de la technologie des dites installations et des produits mis en oeuvre. Ce diagnostic situe et caractérise les zones ATEX.

Le matériel installé en zones ATEX sera conforme au type de zone définie et aux caractéristiques des produits générant la zone ATEX.

Des actions faciles à réaliser ont été préconisées afin de diminuer le risque d'accident en zone ATEX à cause de l'électricité statique :

• Signalisation des zones ATEX et des consignes adaptées avant d'entrer dans ces zones ;

• Interdiction d'utiliser des téléphones portables dans les zones ATEX
• Interdiction d'apporter du feu dans les zones ATEX (et donc de fumer).
Dans les zones ATEX, une étincelle peut être à l'origine d'un accident. Une étincelle peut être soit d'origine électrique (matériel défectueux ou inadapté aux zones explosives, courts-circuits, …), soit créée par un choc mécanique.
Afin de prévenir la formation d'étincelles, les consignes à respecter sont :
La rédaction d'un permis de feu avant tout travail par point chaud et l'application des consignes du permis (suppression de la zone ATEX avant l'intervention) ;
• Utilisation de matériel ATEX dans les zones identifiées ATEX dans le DRPCE ;
• Contrôle annuel par thermographie suivie via le plan de surveillance ;
• Contrôle annuel des installations électriques suivi via le plan de surveillance.

6.1.8 Consignes de sécurité – Mesures générales de prévention

• Un guide de bonnes pratiques à mettre en œuvre lors d'une alarme incendie en centres bus et unités de MRD (Réf. Guide des bonnes pratiques incendie MRB – MRB / RH/PRP - Version 16 janvier 2013)
• Livret individuel incendie, Conduite à tenir en cas d'incendie ou d'explosion à MRB (Version 2013)
• Les consignes de sécurité citées ci-avant seront complétées ou mises à jour et affichées dans les locaux du site. Ces consignes reprendront les éléments suivants :
• Sans préjudice des dispositions du code de travail, des consignes de sécurité précisant les modalités d'application des dispositions de la présente déclaration seront établies, tenues à jour et affichées, de façon bien visible dans les lieux fréquentés par le personnel.
• Ces consignes indiqueront notamment :
• L'interdiction d'apporter du feu sous une forme quelconque, dans les parties de l'installation générant un risque " incendie " et " atmosphères explosives " ;
• L'obligation du "permis de travail" et de "permis de feu" pour les parties de l'installation définie comme "atmosphère explosives" ;
• Les procédures d'arrêt d'urgence et de mise en sécurité de l'installation (électricité, gaz...) ;
• Les mesures à prendre en cas de fuite sur un récipient ou une canalisation contenant des gaz inflammables ;
• Les moyens d'extinction à utiliser en cas d'incendie ;
• Les renseignements relatifs aux modalités d'appel des sapeurs-pompiers seront affichés bien en évidence et de façon indestructible à proximité des installations ;
• Ces consignes de sécurité tiendront compte de la spécificité des installations et du risque présenté par la présence de gaz inflammable.
• L'ensemble des dispositifs de sécurité et moyens d'intervention contre l'incendie seront vérifiés annuellement. Les rapports de vérification seront conservés dans un registre sur le site.

6.1.10 Surveillance du site

Le site sera exploité continuellement sous la surveillance de responsables compétents. Par ailleurs, il y aura des rondes, aussi bien le jour que la nuit. Le gardien sera formé SSIAP. De plus, le site aura :

- Un accès réglementé
- Le site est clôturé
- Une procédure accueil visiteur
- Une présence de personnel en journée et un gardien la nuit et le week-end. Un cadre d'astreinte joignable en permanence.

6.3.1 Moyens d'intervention fixes et mobiles

La défense intérieure contre l'incendie est assurée par des extincteurs appropriés aux risques et un réseau de robinet d'incendie armés notamment dans le remisage intérieur et extérieur, dans le hall de charge et dans le hall de maintenance.
Les extincteurs appropriés aux risques sont mis en place à raison d'un tous les 15 m et facilement accessibles.
Les moyens de secours contre l'incendie disponibles sont les suivants :

- Le site dispose d'extincteurs pour chaque local technique.
- Les armoires électriques du site pour cette activité disposent d'extincteurs spécifiques.
- Le site dispose d'une couverture anti-feu.
- Les locaux du site sont équipés d'extincteurs adaptés aux dangers des produits stockés et répartis en nombre suffisant ainsi que de plans facilitant l'intervention des services de secours.

L'ensemble des dispositifs de sécurité et moyens d'intervention précédents seront vérifiés annuellement. Les rapports de vérification seront conservés dans un registre sur le site.

…/…

Un projet de modernisation du hall de remisage et du hall de maintenance est en cours. Il intègrera :
- le désenfumage des bâtiments et la mise en place d'écrans de cantonnement fixes avec commandes manuelles près des accès et automatiques ; la surface totale d'extraction sera égale au 1/200ème de la surface au sol du volume concerné ;

- l'ajout de détection automatique incendie (détecteurs optiques de fumée) dans ces bâtiments et dans les locaux à risque spécifique incendie : huilerie, chaufferie gaz, local groupe électrogène, local poste de charge batterie, locaux peintures / carrosserie, locaux contenant les armoires stockage de produits inflammables ;
- l'ajout de déclencheurs manuels d'alarme incendie dans le bâtiment ;
- l'alarme sonore sera complétée pour couvrir tout le site.

Dans le cadre de ce même projet, un nouveau SSI de catégorie A sera mis en place en remplacement de l'existant, associé à un Equipement d'Alarme de type 1 unique pour l'ensemble centre bus + chaufferie + bâtiment tertiaire.

6.3.2 Personnel

Une partie du personnel est formée à l'utilisation des moyens d'intervention, ils sont appelés équipiers de première et de seconde intervention. L'ensemble des salariés est formé à l'utilisation des extincteurs, et des rappels de formation théoriques et pratiques sont régulièrement organisés.

Des exercices incendie sont réalisés fréquemment afin que l'ensemble du personnel, même non formé, sache comment réagir lors d'un incendie et quels réflexes adopter (fuite hors des bâtiments, contact des secours, …).

Le responsable Hygiène Sécurité Environnement organise régulièrement des exercices incendie afin d'entraîner le personnel à la mise en œuvre des matériels incendie et de secours et à l'application des consignes particulières en cas d'accident.

6.3.3 Moyens externes de lutte contre l'incendie

Des mesures de défense extérieure contre l'incendie permettent aux services d'incendie et de secours de lutter contre un incendie n'ayant pu être maîtrisé dès son éclosion.

La BSPP (Brigade des Sapeurs-Pompiers de Paris) sera appelée en cas d'incendie sur le site.

D'une manière générale, le site dispose d'une voie périphérique au bâtiment permettant d'intervenir sur l'ensemble du site. Cette voie est rebouclée et n'exige pas la création d'une aire de retournement. Cette voie d'une largeur de 4 m minimum permet la mise en station des échelles. Les appareils sont situés à une distance comprise entre 1 et 5 m du bord de la chaussée accessible aux engins d'incendie.

Il existera 3 accès pompiers pour les véhicules d'incendie et de secours : accès principal au sud-ouest, accès VL au sud-ouest et nouvel accès à l'est du site.

Pièce 19-2123 DDAE RATP Partie 4 Etude de Danger – Pages 23 à 129

4.2. Dangers liés aux produits mis en œuvre sur le site

4.2.1. Gaz naturel

Dans le cadre du projet, le produit principal mis en œuvre sera le gaz naturel.

Produit	Pictogrammes	Phrases H	Dangers
Gaz naturel		H220 : Gaz extrêmement inflammable H280 : Contient des gaz sous pression, peut exploser sous l'effet de la chaleur	Incendie / Thermique Explosion / Surpression

Tableau 3 : Dangers du gaz naturel

Le gaz naturel possède les propriétés suivantes :

- Le gaz naturel est combustible, il peut s'enflammer en présence d'air et d'une source de chaleur. Sa limite inférieure d'inflammabilité est de 5 % de gaz dans l'air et sa limite supérieure d'inflammabilité est de 15 %.
- L'échauffement accidentel intense (en cas d'incendie par exemple) d'un récipient contenant ce gaz peut conduire à sa rupture et à la vaporisation instantanée du produit dont l'inflammation des vapeurs peut, dans certaines conditions, conduire à une déflagration ou à une explosion.
- En cas de fuite, le rejet peut être enflammé directement au point de fuite et conduire à un phénomène de jet enflammé. Une fuite peut également conduire à la formation d'un nuage de gaz, si ce dernier atteint les limites d'explosivité et en présence d'une source d'inflammation provoquer une explosion.
- La détente provoque un refroidissement du gaz de l'ordre de 0,5 °C par bar de détente. La température résultante peut atteindre les -20 °C.
- Le gaz naturel est un gaz non toxique

Les principaux risques liés à l'activité projetée du site sont les risques d'incendie et explosion présentés par le GNV. L'analyse de risques étudiera les risques liés à la coactivité avec le GNV, par rapport au risque de soumettre le gasoil à des flux thermiques et d'aggraver l'incendie. Les autres produits mis en œuvre ne présentent pas de dangers significatifs et ne seront pas retenus dans le reste de l'étude.

4.3.1. Accidentologie interne

Les retours d'expérience suivants ont été identifiés sur les sites RATP GNV :

- Le 16/09/2005, une fuite de gaz en toiture bus est identifiée sur un bus GNV du centre de Créteil. Le bus est remorqué au centre bus de Créteil avec les robinets et réservoirs fermés. Un tuyau haute pression d'alimentation en gaz a été perforé par une vis de fixation du vérin droit du capot de toit, ce dernier n'ayant pas été positionné correctement. Le mauvais positionnement du capot de toit est dû à l'affaissement de la patte du capot et à un mauvais serrage des vis de fixation de la patte du capot. Des solutions techniques de montage ont été mises en œuvre sur tous les bus de ce type. Le rapport d'expertise est fourni en Annexe D1.
- Le 6 mars 2008, une abrasion a été constatée sur le raccord d'une bouteille sur le circuit HP GNV d'un bus. Elle était causée par un contact du capot sur le raccord : la vis du support de vérin du capot appuyait sur le raccord de fusible thermique. L'abrasion n'a pas causé de fuite. Suite à cet incident, la canalisation HP a été réparée, le support de vérin a été décalé pour supprimer le contact avec la canalisation GNV. La modification a été réalisée sur tous les bus de la flotte.
- Le 30 septembre 2010 (de 1h15 à 3h50) une fuite de gaz naturel est survenue au niveau de l'aire de stockage du centre bus de Créteil. Celle-ci a entrainé l'intervention des sapeurs-pompiers et l'évacuation du site mais n'a cependant conduit à aucun phénomène dangereux. La cause supposée de cet évènement est la rupture d'un raccord sur une canalisation au niveau des réservoirs de stockage.

Aucun autre incident n'a été identifié depuis la mise en œuvre du GNV à la RATP.
Les mesures prises par la RATP ont permis de maîtriser la réapparition des causes des incidents survenus.
BEA-TT (Bureau d'Enquête sur les Accidents de Transport Terrestre) préconisait ainsi notamment aux constructeurs de poursuivre l'amélioration de la conception des moteurs fonctionnant au gaz naturel pour limiter les risques de début d'incendie dans le compartiment moteur et de mettre en place un suivi particulier considérant que l'entretien des bus GNV exige plus de soin. Le BEA-TT recommandait également de rendre obligatoire l'installation de systèmes d'extinction, dans le compartiment moteur, par brumisation d'eau soit automatique soit commandée, ou par d'autres systèmes ayant une efficacité équivalente.
Concernant le risque d'éclatement des réservoirs, le BEA-TT rappelle que si les réservoirs de gaz se trouvent pris dans un incendie, les caractéristiques de résistance du matériau composite constituant en général l'enveloppe de résistance se dégradent rapidement et le réservoir explose. Pour éviter ce type d'accident les réservoirs sont munis de fusibles comportant une partie en alliage fondant vers 100°C qui libère directement ou indirectement le gaz et permet la vidange du réservoir dans un certain délai.
Le règlement 110 (pour rappel, obligatoire pour tous les véhicules depuis le 01/07/05) implique la mise en place d'un plus grand nombre de fusibles avec des orifices plus importants permettant une vidange rapide du réservoir (de l'ordre de 3 minutes). Ces dispositions sont mieux adaptées à la prévention du risque d'éclatement de bouteilles d'un réservoir de bus GNV.

4.3.2.3.2. Canalisations de gaz naturel

Une recherche d'accidents a été effectuée concernant les canalisations de gaz naturel distribuant des installations de GNV ou autres : 13 accidents liés à ces activités ont été recensés. Les principaux événements redoutés et phénomènes dangereux observés sont les suivants. Les principaux accidents sont fournis en Annexe D1.

- 10 fuites sur une canalisation enterrée, suite à des travaux de terrassement (N°45665, 45852, 45890, 45931, 45971, 45933, 46122, 48529, 47334, 45981)
- Une fuite enflammée une canalisation enterrée suite à des travaux de terrassement (N°22484)
- Une explosion de gaz naturel suite à des travaux de soudure sur une canalisation de gaz naturel (N°44812)
- Une fuite non enflammée de gaz naturel suite à des travaux sur une canalisation (défaut de purge avant intervention) (N°48409)

Concernant les installations de GNV et les bus fonctionnant au GNV, les événements initiateurs les plus rencontrés sont :

- Les départs de feu sur le bus lui-même (compartiment moteur…) ;
- Les chocs avec des véhicules ou des engins de manutention/de chantier sur les canalisations de gaz (travaux à proximité ou sur les canalisations de gaz) ;
- La proximité d'un incendie extérieur.

A noter également le cas récent d'un choc violent sur les réservoirs du bus. Concernant le feu de bus (feu sur le bus ou jet enflammé depuis les bouteilles du bus), il est constaté que la propagation du feu du compartiment moteur à l'ensemble du bus n'est pas rapide, puisque qu'il n'est pas relevé de propagation dans les accidents identifiés. Ainsi, on considèrera dans la suite de l'étude qu'un feu sur un bus induira la détérioration du bus lui-même

5. REDUCTION DES POTENTIELS DE DANGERS

Ce paragraphe a pour but de démontrer que toutes les mesures (techniquement et économiquement acceptables) ont été prises pour réduire à la source les potentiels de dangers identifiés dans les paragraphes précédents.

Le Centre Bus de Thiais depuis le début de son exploitation cherche à réduire les sources de dangers présentes. Ce nouveau projet s'inscrit dans la même démarche de réduction du risque à la source.

La démarche adoptée est celle dite de la sécurité inhérente, s'attachant aux quatre principes suivants :

- Principe de substitution : Substituer, si possible, les produits dangereux par des produits moins dangereux, dans la limite de l'économiquement et technologiquement acceptable (en terme de coût de mise en œuvre et de rendement des opérations) ;
- Principe de réduction : Réduire au minimum les inventaires de produits dangereux ;
- Principe de modération : Mettre en œuvre des conditions opératoires les plus modérées possibles afin de réduire les possibilités de dérive ;
- Principe de simplification : Mettre en œuvre un procédé le plus simple et ergonomique possible, éviter les équipements superflus et procédures trop complexes, de manière à éviter l'occurrence de structures trop complexes et susceptibles d'être mal utilisées.

De longs développement sont également consacrés aux études de risques pour aboutir à la conclusion finale suivante :

11. CONCLUSION DES DANGERS ASSOCIES AU PROJET

L'étude de dangers des installations GNV projetées sur le site RATP a permis de caractériser la dangerosité de cette activité.

Les principaux potentiels de dangers sont liés à la mise en œuvre de GNV (méthane) pour l'alimentation du site, dans la station de compression (compresseur et stockages en bouteilles), dans les canalisations d'alimentation des postes de charge, au niveau des postes de charge lente et rapide et dans les bus GNV.

Les phénomènes dangereux associés sont :

- PhD1 : Jet enflammé/UVCE/Flash fire suite à une fuite de gaz sur piquage canalisation enterrée d'alimentation gaz naturel ;
- PhD2 et PhD3 : Jet enflammé/UVCE/Flash fire suite à une rupture ou fuite canalisation en zone de compression ;
- PhD4 : Explosion de gaz dans le local compresseur suite à une fuite de gaz dans le container ;
- PhD5 : Explosion de gaz dans le local stockage GNV suite à une fuite de gaz dans le container ;
- PhD6 : Eclatement bouteille de gaz ;
- PhD7, PhD8, PhD9, PhD10, PhD11, PhD12 : Jet enflammé/UVCE/Flash fire suite à une rupture ou fuite de gaz au niveau d'une canalisation en caniveau ou aérienne vers les postes de charge lente ou rapide ;
- PhD13, PhD13bis et PhD14 : Jet enflammé/UVCE/Flash fire suite à une rupture ou fuite de flexibles ax postes de charge lente ou rapide ;
- PhD15 : Jet enflammé suite au déclenchement fusible thermique sur bouteille bus
- PhD16 : Jet enflammé/UVCE/Flash fire suite à une rupture tuyauterie circuit moteur d'un bus GNV.

Les effets attendus pour les phénomènes dangereux identifiés sont :

- Des effets thermiques (inflammation du nuage, jet enflammé alimenté)
- Des effets de surpression liés à l'inflammation du nuage en champ libre ou en zone confinée

L'analyse des risques a permis de vérifier que les mesures mises en œuvre et/ou projetées par RATP permettent de maîtriser ces risques. Des mesures complémentaires ont été définies à l'occasion de la conception ou de l'étude des risques.

Compte tenu des mesures prises à la conception, aucun effet n'atteint des cibles à l'extérieur des limites de propriété du site RATP.

Les phénomènes dangereux modélisés ne génèreraient pas d'effets létaux ou irréversibles en dehors des limites de propriété du site RATP à hauteur d'homme, aucun bâtiment n'étant identifié dans les zones d'effets. Pour l'évaluation de la gravité, il n'est considéré aucune personne présente en permanence au poste de livraison GRTgaz. Aucun accident n'est positionné dans la grille d'acceptabilité du fait de l'atteinte des personnes par des effets létaux ou irréversibles à l'extérieur du site.

Par ailleurs, les installations GNV de RATP ne génèreront pas d'effet domino sur les installations de GRTgaz, ces dernières étant protégées dans un local béton.

Il n'est donc pas nécessaire de déterminer la probabilité d'occurrence des phénomènes dangereux.

Les risques générés par l'activité GNV du site RATP de Thiais pour le passage de la flotte au GNV

sont acceptables.
RATP a toutefois défini 3 MMR (Mesure de Maîtrise des Risques) à suivre pour pérenniser la maîtrise des effets.

3.2.1.3.Questions complémentaires du commissaire enquêteur

Outre les nombreuses interrogations et demandes exprimées dans la synthèse des observations résumées ci-dessus auxquelles il est demandé à la RATP de fournir des éléments de réponse, le commissaire enquêteur souhaite poser les questions complémentaires suivantes :

Question n°1 : Le risque zéro n'existant pas, quel serait pour les riverains de ce dépôt bus de la RATP les conséquences en cas d'explosion :

- Du stock tampon de GNV fixe constitué de 110 bouteilles de 80 L stockage intermédiaire de gaz naturel comprimé (GNC) pour la charge rapide) pour un volume de 5400L ?
- D'un bus équipé de ses bouteilles de GNV ?

Question n° 2 : La RATP a-t-elle envisagé de déplacer ce dépôt bus avec stockage GNV sur un autre terrain que le terrain actuel ? Faisabilité et obstacles répertoriés ?

Question n° 3 : Quelle suite la RATP entend-elle donner à la demande du maire de Thiais de déplacer l'implantation du poste GRT Gaz, de quelques mètres, sur le parking de la RATP ?

Question n° 4 : Peut-on envisager d'enterrer l'ensemble du stockage GNV ? Avantages et inconvénients ??

3.2.1.4.Avis et commentaires de la RATP maître d'ouvrage.

Rappel du contexte du site RATP

La RATP a démarré ses activités de centre bus en 1970 sur le site de THIAIS. Lors de sa création, les bus roulaient déjà au gasoil. L'activité du site était soumise à la réglementation des installations classées sous le régime de la déclaration.

Au fil du temps, le centre bus a évolué, le parc de bus également. La RATP a toujours eu le souci de renouveler son parc de bus par des bus présentant des meilleures performances environnementales (nuisances sonores, émissions de gaz d'échappements).

Mise en œuvre de la transition énergétique au sein des Centres Bus RATP

Le centre bus de Thiais fait partie des 25 centres bus qui seront transformés dans le cadre du programme Bus 2025, programme qui s'inscrit dans la démarche de transition énergétique engagée par la RATP avec l'appui d'Ile de France Mobilités (IDFM).

Le GNC ou GNV est un carburant qui présente d'importants intérêts d'un point de vue réduction des nuisances (les moteurs sont moins bruyants) et réduction de la pollution (réduction des particules fines ainsi que des oxydes d'azote).

Toutefois, tout carburant comporte des risques, le GNC ou GNV comme le gasoil ou l'essence. A ce titre, notons que le GNC ou GNV est composé principalement de méthane, gaz incolore et inodore. Ce gaz est deux fois moins inflammable que les autres carburants hydrocarbures[1].

1 Source : Panorama et évaluation des différentes filières d'autobus urbains - Août 2015 - Etude réalisée pour le compte de l'ADEME par Denis BENITA - Service Transports et Mobilité - Direction Villes et Territoires Durables (DVTD)

Les risques associés à ce carburant sont connus et maîtrisés par la RATP depuis plus de 20 ans sur le site de Créteil.

Mise en œuvre du programme Bus 2025 sur le Centre Bus de Thiais

Aussi la phase d'études d'avant-projet a pris en compte des critères importants à la fois pour la conception du centre bus mais également pour la phase chantier et la phase exploitation :

- Réglementation et aspects techniques (faisabilité, opérabilité des installations, accès des bus et VL, besoin des installations GNV),
- Optimisation des conditions d'exploitation (nombre de places de bus en charge lente, organisation spatiale de cette charge lente, nombre de places disponibles au remisage, schéma de circulation des bus etc…),
- Intégration dans son environnement (interface avec le voisinage, la crèche, les voies SNCF), maitrise des risques accidentels (conservation des effets des phénomènes dangereux à l'intérieur du site RATP),
- Travaux (durée, phasage, coûts), coût financier de l'opération de conversion (coût d'investissement, coût d'exploitation).

Dans le cadre du projet GNV, la RATP a choisi d'implanter l'espace dédié à la charge lente des véhicules au Nord de la parcelle, à proximité du point de livraison GRT Gaz. En parallèle, le parking VL a été déplacé au sud du site.

Aussi les riverains sont plus éloignés des activités du Centre bus, aucune installation GNV ne se situe à proximité immédiate de la zone pavillonnaire. Par ailleurs, cette implantation permet de ne pas faire circuler de bus autour du dépôt (contrairement aux autres configurations étudiées).

L'aménagement retenu est celui qui expose le moins le voisinage aux nuisances et risques associés au GNV.

Enfin, les dispositions prévues dans le cadre de l'étude de dangers permettent de garantir que **les dangers du site sont contenus au sein des limites de propriété de la RATP**.

Les nuisances et risques résiduels sont mineurs, aucun danger ne subsiste pour le voisinage.

Les paragraphes suivants apportent des informations et précisions sur ce sujet.

Précisions sur le zonage ATEX/ le risque accidentel

Dans les remarques formulées par le public, il est évoqué le zonage ATEX. Le zonage ATEX relève du code du travail. Son objectif est d'évaluer les risques de formation d'atmosphère explosive en fonctionnement normal afin de prévenir leur formation dans le but de protéger le personnel travaillant sur le site.

La RATP met en œuvre les dispositions exigées afin de prévenir la survenue de ces zones et protéger ses salariés.

Les riverains ne sont pas concernés par le zonage ATEX.

L'étude de dangers présentée dans le dossier d'autorisation environnementale traite des risques accidentels (différents du fonctionnement normal) qui pourraient, s'ils

survenaient, porter atteinte à l'environnement extérieur au site (environnement naturel, environnement humain, éléments du patrimoine, etc..).

Cette étude a été réalisée par des bureaux d'étude spécialistes. Le dossier d'autorisation environnementale a par ailleurs été instruit pendant plusieurs mois par l'administration en charge des questions environnementales et industrielles qui dispose également de son côté d'experts, en capacité d'avoir un regard critique sur le contenu de ce type d'étude et sur sa conformité par rapport aux textes en vigueur.

L'étude de dangers a recherché les causes physiquement possibles qui pourraient conduire à des pertes de confinement de gaz.

Une perte de confinement se traduit par une fuite de gaz.

Trois scénarii de fuite de gaz ont été étudiés

- Fuite enflammée, dans ce cas, l'étude de dangers évoque l'étude de jets enflammés ou « jet-fire » à l'origine de dégagement de rayonnements thermiques autour de la flamme.
- Fuite non enflammée à l'extérieur en zone dégagée, elle forme un nuage. Si ce nuage rencontre une source d'inflammation, alors se produit un feu de nuage (appelé dans l'étude de dangers également « flash fire ») à l'origine de dégagement de rayonnements thermiques, les effets de surpression étant mineurs.
- Fuite non enflammée, dans un environnement confiné ou encombré, alors l'allumage du nuage se traduit par une explosion à l'origine d'effets de surpression dans l'environnement.

L'accidentologie relate des évènements regrettables survenus avec le gaz naturel. Les enseignements de ces accidents sont exploités lors de l'élaboration de l'étude de dangers.

Il convient de préciser que ces accidents concernent des installations défectueuses chez des particuliers, des installations collectives privées mal entretenues ou de réseaux d'ancienne construction de type fonte.

Dans le cas des futures installations GNV industrielles du centre bus de Thiais, **toutes les mesures ont été prises afin de conférer au projet un niveau de sécurité compatible avec son environnement.** Ces mesures sont décrites ci-dessous.

Dispositions prises au niveau du projet

Choix du distributeur de gaz

Les installations pour l'alimentation des centres bus de la RATP ont fait l'objet de choix techniques correspondant aux technologies les plus récentes et les plus performantes d'un point de vue sécurité.

Les agents GRTgaz et GRDF qui permettent l'alimentation des installations telles que celles de Thiais sont des professionnels qui assurent la construction, l'exploitation et l'entretien des réseaux de gaz représentant respectivement plus 32 000 kms et 200 000 kms. Ces installations desservent les lotissements, les ERP mais aussi les industriels pour leur procédé de fabrication.

Le choix s'est porté sur une entreprise reconnue dans le domaine du gaz, dont le personnel qualifié a reçu des formations spécifiques pour faire face aux risques gaz tant dans la conception de l'installation que dans son exploitation et sa maintenance.

Choix d'implantation des installations GNV

Comme indiqué précédemment, le choix a été fait d'éloigner le plus possible les installations GNV du bâti riverain et de la zone pavillonnaire.

Cette approche a conduit à l'implantation de la charge rapide et lente, de la station de compression et du stockage aux endroits retenus.

Mesures de réduction prises à la conception du projet

Outre l'éloignement des installations GNV des riverains, et en complément des éléments rappelés ci-dessus (§ 6.1.2) d'autres mesures ont été prises à la conception, comme par exemple :

- Dimensionnement des canalisations de gaz pour réduire au maximum la taille nécessaire au besoin d'exploitation,
- Réduction des linéaires de canalisations,
- Protection des canalisations de gaz :
    - La canalisation qui alimente le centre bus est enterrée entre les installations GRTgaz et la station de compression à une profondeur comprise en 80 cm et 1 m puis recouverte d'une dalle béton et protégées par un filet d'alerte et une protection.
    - Les canalisations aériennes entre la station de compression et les installations de charge ont été disposées en caniveau, en portique à des hauteurs supérieures au gabarit des bus ainsi que le long des bâtiments existants en hauteur ou protégées contre les chocs.

Organes techniques de sécurité

Des dispositifs de sécurité ont été choisis, mesurés et réfléchis pour assurer la sécurité des riverains, de ses employés ainsi que le centre bus en cohérence avec la réglementation applicable. Ces éléments viennent compléter les rappels effectués ci-dessus par le commissaire enquêteur, Il s'agit par exemple :

- De détecteurs de pression de sécurité sur chaque canalisation de gaz aérienne avec fermeture automatique de la vanne de sectionnement associée,
- De soupape de sécurité disposée sur chaque bouteille de gaz dont le rejet est dirigé vers un évent.
- D'un dispositif de sécurité fusible (qui fond à 100°C) permettant, en cas d'incendie, une décharge contrôlée du gaz contenu dans chaque bouteille.
- De détection de gaz sur plusieurs seuils réglementaires qui déclenchent une alarme de levée de doute pour le seuil le plus bas ou un arrêt et l'isolement de la station de compression, un arrêt de l'alimentation électrique de la station de compression et la ventilation en marche forcée pour le seuil le plus haut.

Aménagements de sécurité

Pour compléter les dispositifs techniques « actifs » décrits dans le paragraphe 1.2 – partie 6 ci-dessus, des aménagements (mesures « passives[2] ») sont prévus pour jouer un rôle de sécurité :

[2] Les dispositifs passifs ne mettent en jeu aucun système mécanique (ressort, levier…) pour remplir sa fonction de sécurité et qui ne nécessite ni action humaine (hors intervention de type maintenance), ni action d'une mesure technique, ni source d'énergie externe pour remplir sa fonction.

- Présence d'une surface d'évent au niveau de la toiture de la station de compression afin de limiter la surpression et de la diriger vers le haut.
- Aménagement d'un mur coupe-feu dans la zone du Nord à proximité des limites de site pour réduire les rayonnements thermiques.

Supervision des installations

Le site sera doté d'une supervision 24h/24 en temps réel permettant de gérer l'ensemble des remontées d'alarme (poste gardien SSIAP[3], Industriel en charge de la maintenance), de vérifier le bon fonctionnement des automatismes et d'intervenir dans les plus brefs délais. Cette supervision permet le contrôle à distance des installations.

Maintenance des installations

La maintenance des installations prévoit le dispositif suivant :

- Télésurveillance 24h/24 et visite hebdomadaire ;
- Plan de maintenance préventive et curative comme indiqué au paragraphe 6.1.3 du dossier rappelé ci-dessus ;

La maintenance s'appuie sur un outil de GMAO. Ainsi pour chaque type d'équipement, la liste des opérations de maintenance préventive (gamme de maintenance) à effectuer lors de chaque visite est indiquée dans le plan de maintenance avec la précision sur les niveaux de maintenance.

Le risque zéro n'existant pas, des mesures ont été prises dès la conception des installations, des mesures techniques et des aménagements de sécurité ont été dimensionnés afin de conférer au projet un niveau de sécurité compatible avec son environnement. Aucun effet n'est attendu en dehors des limites de propriété de la RATP (cf. cartographies dans le dossier)

Eléments de réponses aux questions du commissaire enquêteur

Réponse question n°1 : compte tenu du rappel de tous ces éléments, l'explosion du stock tampon de GNV fixe, constitué de 110 bouteilles de 80 L (stockage intermédiaire de gaz naturel comprimé) pour un volume de 5400L n'est pas physiquement possible. Seule une fuite éventuelle dans le local de stockage pourrait se produire, la probabilité d'occurrence étant très faible. La présence d'une surface d'évent permet en tout état de cause de limiter les effets de surpression dans l'environnement. Aucune atteinte des riverains n'est attendue.

L'explosion d'un bus équipé de ses bouteilles de GNV n'est pas retenue car, comme indiqué, en cas d'incendie, les dispositifs fusibles présents sur chaque bouteille disposée sur le bus permettraient une vidange rapide de celle-ci.

Aucun accident n'affectera les riverains (absence d'effet hors site).

Réponse Question n°2 : Comme mentionné ci-avant, cette conversion s'inscrit dans le programme Bus 2025 soutenu par IDFM. Les 25 centres bus RATP font partie d'un programme global de transition énergétique. S'agissant d'installations techniques déjà existantes et sur emprise foncière RATP, aucun centre bus ne sera déplacé. Chaque centre bus est rattaché à un territoire de desserte.

Par ailleurs, la distribution de carburant doit être implantée à proximité du remisage pour des raisons d'exploitation.

[3] SSIAP : Service de Sécurité Incendie et d'Assistance à Personnes

Réponse question n°3 : Le déplacement du poste GRTgaz vers l'intérieur du centre bus RATP a été étudié mais n'a pas été retenu car non compatible avec les besoins d'exploitation du site.

Toutefois, une autre solution a été trouvée et validée par le maire de Thiais lors d'une réunion le 9 juillet 2020. Elle consiste en son implantation sur un terrain GRTgaz déjà occupé par un autre ouvrage au niveau de la rue Vaillant Couturier. Une vanne de sectionnement et un raccord isolant sur la parcelle initialement prévue pour le poste seront implantés dans un regard enterré. L'accessibilité permanente de ces organes de sécurité nécessite la création d'une place de stationnement.

La figure ci-dessous permet de localiser les installations :

Implantation du poste dans l'emprise du poste GRTgaz rue Paul Vaillant Couturier

Cette révision de l'aménagement permet de conserver une épaisseur végétale en entrée de ville.

Un extrait de la modification envisagée sur la parcelle GRTgaz à côté du site RATP est présenté ci-dessous :

Réponse à la question n°4 :

Les technologies de stockage enterré de gaz existent particulièrement pour les réseaux de distribution de gaz naturel (exploitation de cavités souterraines connectées à un maillage de réseaux de distribution de gaz à l'échelle d'un grand territoire, à l'échelle du grand sud-ouest de la France par exemple). Cette technologie de stockage en cavité souterraine existe également et est utilisée par des opérateurs de distribution de gaz de pétrole liquéfié. Ces derniers exploitent également des stockages (sphère ou cylindre) sous talus de terre. Il s'agit à chaque fois de stockage de grande capacité de plusieurs centaines de m^3 à plusieurs milliers (potentiel de danger très important).

Dans le cas présent, nous sommes sur un besoin de faible capacité à l'échelle du centre bus. La technologie développée sur le marché du GNV s'appuie sur la mise en œuvre de bouteilles de petite capacité afin de disposer d'une adaptabilité de celle-ci à chaque projet. Aussi, si le stockage enterré n'est pas proscrit mais il n'est pas adapté aux besoins du centre-bus de la RATP car il ne permet pas d'assurer la maintenance hebdomadaire sur les bouteilles et autres organes GNV.

De plus, le stockage enterré présenterait d'autres contraintes techniques ou de sécurité : stockage en citerne (solution non connue à ce jour pour du gaz naturel comprimé) et non en bouteilles (augmentation de la capacité unitaire pouvant être à l'origine d'une fuite), problématique de corrosion, inspection des installations selon des règles bien définis (tous les 10 ans) avec une indisponibilité de l'installation durant cette période. Ce mode de stockage est considéré comme inadapté au besoin et mode de fonctionnement d'un centre bus.

Le stockage aérien en conteneur sécurisé a été retenu (voir dispositifs mentionnés précédemment).

Pour compléter les points précédents, le stockage en conteneur permet :

- De protéger des intempéries et du soleil,
- D'éviter un visuel pour les personnes avoisinantes grâce à son aménagement spécifique,
- Un suivi règlementaire sans avoir à être dans une fosse ou à déterrer
- Une accessibilité facilitée et plus rapide pour les professionnels lors de leurs diverses d'interventions (maintenance).

3.2.1.5.Appréciations du commissaire enquêteur.

Ainsi que l'écrit la RATP dans sa réponse à ce thème N°1, le risque zéro n'existe pas et prétendre le contraire serait irresponsable. Cependant toute activité humaine présente des risques et l'actuel centre bus, compte tenu des carburants présents sur le site présente également des risques d'incendie non négligeables.

Si le risque zéro n'existe pas, il convient néanmoins en amont de prendre toutes les précautions pour éviter sa survenance tant au niveau des mesures actives qu'à celui des mesures passives.

Or les précisions apportées par la RATP montrent bien que s'agissant d'une installation industrielle, surveillée 24 h/24, les mesures préventives et les sécurités mises en place sont de nature à atténuer considérablement les risques, notamment d'explosion, bien au-delà des précautions ou des surveillances concernant les installations privées qu'ont mentionné certaines observations recueillies au cours de cette enquête (explosion récente de gaz dans une rue de Paris notamment, ou stockage en quantités de matières par nature explosives telles que le nitrate d'ammonium dans l'explosion AZF de Toulouse (300 tonnes de matière) ou dans l'explosion de Beyrouth (2750 tonnes).

On ne peut donc comparer que ce qui est comparable et même si malgré toutes les précautions prises l'occurrence d'une explosion ne peut être écartée, celle-ci aurait des effets limitées (compte tenu du volume des stockages) et en tout état de cause contenue au périmètre du centre bus actuel sans effets autres que sonores sur la zone pavillonnaire riveraine de ce dépôt.

Je souscris donc aux réponses détaillées de la RATP sur ce thème et considère que les risques d'explosion et/ou d'incendie pour le voisinage, consécutifs à la transformation de ce centre bus en vue de l'exploitation d'un parc bus GNV ne sont pas supérieurs à ceux de la station actuelle et que la survenue notamment d'une explosion, compte tenu de l'ensemble des précautions prises est hautement improbable et en tout état de cause limitée.

3.2.2. Thème n° 2 relatif aux nuisances olfactives

Ce thème a été évoqué 24 fois dans l'ensemble des 155 observations qui ont été recueillies au cours de cette enquête.

Pour l'essentiel ce observations font état des odeurs déjà constatées à proximité du dépôt, notamment dans la zone pavillonnaire le jouxtant et des craintes que la transformation du dépôt en alimentation GNV des bus ne les amplifient.

3.2.2.1. Analyse et synthèse des observations écrites sur les registres, relatives à ce thème.

Mail N°3 de Mme NOIRAN de Thiais sur le registre dématérialisé qui écrit : « *Vous ne pouvez pas nous imposer les dommages, risques et dangers générés par cette installation, à savoir :*

…/…

- odeurs etc.

Mon inquiétude est partagée par tous les habitants de la Vallée Verte et de Green Valley ».

Mail N°4 de Mme SALA de Thiais sur le registre dématérialisé qui écrit : « *Nuisance olfactive : Présence de noue au niveau du parking VL*
Nous souhaitons avoir des informations quant à la nuisance olfactive relative à la mise en place de cette noue.
Nous souhaitons également avoir l'impact de ce point d'eau au niveau de la présence de moustiques.
Nous souhaitons que la RATP garantisse la mise en place de mesure contre les nuisances olfactives ainsi que des mesures visant à limiter la prolifération de moustiques (sans produit chimique nocif, ultrason nocif). »

Mail N°13 d'un ANONYME de sur le registre dématérialisé qui écrit : « *La zone de construction serait proche des habitations et le cadre de vie des habitants (nuisances sonores, olfactives.) en sera forcément impacté »*

Mail N°14 de M. MONTREUIL de Thiais sur le registre dématérialisé qui écrit : « *…Sans compter les nuisances olfactives inhérentes à l'utilisation du Gaz au quotidien »*

Mail N°16 de M. MONCEAU de Thiais sur le registre dématérialisé qui écrit : « *Par contre, ayant travaillé, pendant un temps avec du gaz, j'ai une bonne idée des impacts olfactifs qu'il peut y avoir et notamment pour mon domicile qui est juste dans l'axe des vents dominants (S-O) … »*

Mail N°36 de Mme LAFON de Thiais sur le registre dématérialisé qui écrit : « *Nous nous opposons à ce projet, pour les raisons suivantes :*

…/…

- les nuisances olfactives, sonores et vibratoires que cela va provoquer avec l'installation des 56 postes de charge lente de GNV + 4 postes de charge rapide de GNV + 1 station de compression de 4 compresseurs »

Mail N°16 de M. MONCEAU de Thiais sur le registre dématérialisé qui écrit : « *Par contre, ayant travaillé, pendant un temps avec du gaz, j'ai une bonne idée des impacts olfactifs qu'il peut y avoir et notamment pour mon domicile qui est juste dans l'axe des*

vents dominants (S-O) … »

Mail N°52 d'une ANONYME sur le registre dématérialisé qui écrit : « *Etant donné que je suis constamment à la maison, le fait de savoir qu'il y a juste en face de chez moi cette usine me fait très peur. Les nuisances sonores seront interminables, les odeurs et la peur aussi… »*

Mail N°79 de Mme PETIBON de Thiais sur le registre dématérialisé qui écrit : « *Je suis contre ce projet qui sort d'un chapeau. Nuisances olfactives sonores et pollutions non merci !!!!! »*

Mail N°105 d'un (ou une) ANONYME sur le registre dématérialisé qui écrit : « *Je viens d'acheter un appartement dans la zone qui pourrait être impactée en cas de problème au dépôt. Vous vous rendez bien compte que si je risque pour ma santé ou si je vais avoir des nuisances sonores et olfactives, »*

Mail N°131 de M. VAN DEN ABEELE de Thiais sur le registre dématérialisé qui écrit : « *Par ailleurs, ce projet provoquera d'incontestables nuisances, qu'elles soient visuelles, olfactives ou, bien sûr, sonores »*

Mail N°135 de M. et Mme BEKE de Thiais sur le registre dématérialisé qui ont écrit : « *Nous ne souhaitons pas non plus subir des quelconques odeurs, bruits et autres désagréments liés à une plus forte activité sur ce futur site … »*

Mail N°137 de M. MONCEAU de Thiais sur le registre dématérialisé qui déclare : « *Il vaudrait mieux s'orienter tout de suite vers le tout électrique. Les nuisances (bruit, odeur, sécurité) aux voisins en seront réduites voire nulles … »*

3.2.2.2.Synthèse des éléments du dossier relatif à ce thème

Pièce 19-2123 DDAE RATP Partie 3 - Etude Incidence – Page 140

2.5.2 Incidences sur les odeurs

2.5.2.1 Sources potentielles d'odeurs

Actuellement, les principales odeurs relatives à l'activité du centre bus de Thiais sont liées à la combustion des moteurs des véhicules gasoil.

2.5.2.2 Impacts liés au projet

Le passage au carburant gaz naturel permettra de réduire les odeurs liées aux activités du Centre Bus de Thiais car sa combustion ne génère pas d'odeur, ni de fumées.

Cependant, le GNV sera odorisé pour permettre la détection d'une fuite par les agents. Il y aura donc des dégagements odorants potentiels en fonctionnement dégradé.

En fonctionnement normal, le passage du Centre Bus au GNV entrainera une diminution des odeurs relatives à la combustion du gasoil.

3.2.2.3.Questions complémentaires du commissaire enquêteur

Question n°1 : Est-il envisagé un dispositif permettant de réduire les odeurs émises par les bus fonctionnant au gasoil, pendant la phase transitoire, notamment lorsqu'ils tournent à vide sur le parking du dépôt ?

3.2.2.4. Avis et commentaires de la RATP, maître d'ouvrage.

Les opérations réalisées par le personnel de la RATP correspondent à des besoins d'exploitation, de maintenance ou de sécurité.

Situation actuelle

Lorsque les bus « tournent à vide », cela correspond à un protocole de mise en marche d'un bus. Il s'agit d'une opération que doit réaliser chaque conducteur au démarrage.

Elle consiste en une montée en pression des réservoirs d'air jusqu'à pression nominale. Cette opération permet notamment le déblocage des freins.

Par ailleurs, certaines conditions météorologiques peuvent rallonger ces opérations, notamment en cas de dégel des parebrises.

La réglementation RATP interdit à ses machinistes receveurs d'utiliser le klaxon ou d'accélérer sans raison apparente au sein du centre bus.

A noter que depuis la création du centre bus, la RATP a mis en place un programme de remplacement du parc par du matériel roulant présentant de meilleures performances sur les aspects nuisances (olfactives/ bruit) et pollutions.

Par ailleurs, aucune plainte en ce sens n'a été déposée depuis le démarrage des activités de RATP à Thiais.

Situation future

Le gaz naturel, étant odorisé pour raison de sécurité, une odeur pourrait éventuellement être appréhendée par les riverains. Toutefois, aucun rejet de gaz n'est prévu en fonctionnement normal.

Seules les opérations de déconnexion de flexibles dégagent une infime quantité de gaz qui se dilue dans l'air environnant. Ces opérations sont limitées à une opération par rotation et sont suffisamment éloignées des riverains pour ne pas occasionner de nuisances.

Le retour d'expérience de RATP sur son site de Créteil indique qu'il n'y a aucune nuisance olfactive.

La nuisance olfactive qui pourrait être actuellement perçue actuellement sera en tout état de cause diminuée par l'arrivée du GNV (en remplacement des bus gazole).

Une remarque porte sur la présence de noues qui pourraient contribuer à un dégagement de mauvaises odeurs.

Les noues seront créées pour la collecte des eaux pluviales et seront dimensionnées afin de permettre l'infiltration des eaux dans les sols. Aucune eau stagnante n'est attendue.

Ce dispositif n'occasionnera pas de dégagement d'odeur

Eléments de réponses aux questions du commissaire enquêteur

Réponse à la question n°1 : les éléments ci-dessus permettent d'apporter la réponse.

3.2.2.5.Appréciations du commissaire enquêteur

Le gaz naturel étant inodore, il est, en effet, odorisé, pour des raisons de sécurité permettant de détecter plus rapidement une fuite éventuelle.

La réponse apportée par la RATP concernant le site de Créteil qui a déjà été transformé en parc de bus GNV est intéressante dans la mesure où il est indiqué que cette transformation n'a pas entraîné de nuisances olfactives spécifiques et à même réduit les nuisances liées au fonctionnement des moteurs de bus. Cette transformation ne devrait donc pas entraîner de nuisances olfactives pour l'environnement immédiat.

3.2.3. Thème n° 3 relatif aux nuisances sonores

3.2.3.1. Analyse et synthèse des observations écrites sur les registres, relatives ce thème

Ce thème a été évoqué 54 fois dans le tableau de dépouillement des observations recueillies à l'issue de l'enquête.

Elles mentionnent les nuisances sonores déjà observées par les riverains dans la situation actuelle et font état de celles qu'elles redoutent à la suite des travaux envisagés.

Obs N°5 de Mme NGUYEN sur le registre papier de Thiais a écrit : « Je suis opposée à ce projet tel qu'il est à ce jour car : « *…impact sonore permanent* ».

Obs N°6 de Mme COHEN de Thiais sur le registre papier de Thiais qui a écrit : « Je suis opposée à ce projet tel qu'il est à ce jour car : « *Je m'interroge sur les points de danger suivants : …Nuisances sonores de la situation de compression ».*

Obs N°9 de Mmes ABDO et Lary et M. GASSER président de la copropriété du Hameau des Muriers qui ont écrit sur le registre papier de Thiais : « *Côté nouveau parking VL, le mur qui serait construit, en bas du talus, ne protégerait en rien les habitations, pour toutes les nuisances sonores. Un mur antibruit ne peut être mis qu'en haut du parking. Autre proposition : couvrir par un hangar le parking VL afin de neutraliser toutes les nuisances sonores et olfactives des véhicules et du personnel* ».

Obs N°12 de ABiTHEA COTTE Syndic de copropriété de Choisy le Roi a envoyé une lettre en LRAR agrafée sur le registre papier de Thiais et qui précise : « *Nuisance sonore : 1 station de compression composée de 3 ou 4 compresseurs permettant d'alimenter les postes de charge lente et de réaliser le stockage de GNV en bouteilles* ».

Mail N°4 de Mme SALA sur le registre dématérialisé a écrit : *« Impact au niveau des 4 compresseurs de 60 dB : Actuellement, nous sommes dans une zone pavillonnaire et n'avons pas de nuisance mis à part la route avoisinante. La mise en place des compresseurs entrainerait une nuisance sonore en continue préjudiciable pour les riverains. Nous souhaitons la mise en place de solutions par la RATP pour atténuer ce niveau sonore.*

Concernant le déplacement du parking VL au sud du bâtiment : cette zone est actuellement inexploitée et ne génère aucune nuisance sonore. Nous craignons que le trafic de véhicules (240 VL) entraine une nuisance sonore diurne et nocturne.

Nous souhaitons la mise en place de solutions par la RATP pour que les nuisances sonores n'affectent pas les pavillons environnants (mur isolant s'intégrant dans le paysage, butte, ...). La réverbération du son de VL sur le bâtiment pouvant entrainer une gêne sonore »

Mail N°13 d'un ANONYME sur le registre dématérialisé qui a écrit : « *La zone de construction serait proche des habitations et le cadre de vie des habitants (nuisances sonores) en sera forcément impacté …Un autre emplacement serait plus adapté* ».

Mail N°14 de M. MONTREUIL de Thiais sur le registre dématérialisé qui déclare : « *Et que dire des nuisances sonores produites par les 3 ou 4 Compresseurs fonctionnant 365 jours par an et 24heures sur 24* ».

Mail N°19 de Mme AUGER de Thiais sur le registre dématérialisé qui a écrit : « *La création de compresseurs (3/4) et postes de charges (60) va créer obligatoirement jour et nuit, non-stop, des nuisances sonores et des vibrations. Quel débit ? Combien de décibels ?* ».

Mail N°22 de M. ALLAIN de Thiais sur le registre dématérialisé qui a écrit : « *Je me pose des questions sur les nuisances qui vont en découler suite au réaménagement du dépôt : des sources de bruit et de vibration avec la chaufferie et extracteurs* ».

Mail N°27 de M. VIEIRA de Thiais sur le registre dématérialisé qui déclare : « *Quand je lis sur le rapport voir ci-dessous : " Les effets sur le bruit et les vibrations qui devraient être limités, dans une ambiance sonore déjà fortement dégradée, mais restent difficiles à évaluer » Sérieusement C'est une blague ?*

De façon arithmétique, mais logarithmique. Ainsi, deux voitures qui émettent chacune une pression acoustique de 60 dB, ne donnent pas un niveau sonore global de 120 dB, mais de 63 dB. Et lorsqu'un écart entre deux bruits est supérieur à 10 dB, le son le plus élevé couvre le plus faible. A savoir que l'oreille peut subir des dommages et une fatigue auditive des 85 dB ! Les effets du bruit sur la santé mentale sont encore plus difficiles à étudier non ? Donc une des propositions de la RATP à travers ce projet c'est de dégrader l'ambiance sonore, l'une des composantes essentielles de notre qualité de vie.

En conclusion, le cumul de toutes ces sources sonores peut avoir un impact sanitaire non négligeable. Les effets sont connus. Perturbation du sommeil, désordres cardiovasculaires, troubles digestifs, effets sur le système endocrinien, aggravation des états anxiodépressifs ! Le risque de contracter une maladie cardiovasculaire est avéré, les résultats des différentes études montrent qu'il n'y a pas d'habituation physiologique aux bruits répétitifs pendant la nuit, alors que les personnes pensent s'être habituées à leur environnement. Le coût le plus important de la privation de sommeil pour la santé à long terme est la réduction de la l'espérance de vie ».

Mail N°32 de Mme DAPOIGNY de Thiais sur le registre dématérialisé qui précise :
« *J'espère que ce projet n'aboutira pas, ce serait tuer la tranquillité de tout un quartier. Vous nous imposez des nuisances sonores nuits et jours avec ce parking pour VL. Encore des nuisances sonores avec les énormes compresseurs que vous comptez installer et enfin des réserves de gaz mais comment c'est possible alors que vous êtes dans une zone pavillonnaire. Qui peut envisager une chose pareille. Allez faire ça à Créteil là-bas il n'y a personne* ».

Mail N°41 de M. MOUN DAOUDA APOIGNY de Thiais sur le registre dématérialisé qui a écrit : « *Nous sommes contre ce projet qui risque de transformer la paix paisible dont nous jouissons aujourd'hui en cauchemar de bruit, il est important que la RATP trouve un autre lieu pour ce projet* ».

Mail N°44 de M. (ou Mme) BASSALER de Thiais sur le registre dématérialisé qui a écrit : « *Des végétaux de plus de trente ans ont déjà été abattus ce matin dans une sorte d'urgence (13 juillet) ...Cette barrière naturelle était pourtant précieuse à tous les habitants par rapport aux nuisances existantes par l'activité de la zone SENIA. Elle démontrait son efficacité par l'atténuation des flux d'air porteurs de particules fines et du fond sonore routier* ».

Mail N°46 de M. (ou Mme) SAINT LEGER de Thiais sur le registre dématérialisé qui a écrit : « *Je donne juste sur la voie nouvelle depuis 1986. C'était la tranquillité dans la ville... et depuis quelques années déjà le bruit s'est accru et c'est difficile à supporter.*

On entend les moteurs des bus qui tournent tôt le matin, il y a souvent des travaux et cela fait énormément de bruit et ce bruit je ne le supporte déjà pas.

Alors de là à mettre des bouteilles de Gaz (110 bouteilles en stock tampon en face de chez moi) c'est intolérable, j'ai vraiment très peur, et n'en dort plus depuis que j'ai eu connaissance du projet...et ce n'est vraiment pas bon pour moi qui ai déjà eu un cancer. J'ai besoin de calme et d'être rassurée. Pas envie de subir ce qui s'est passé à Toulouse. De plus, Des compresseurs qui vont tourner tout le temps ??? quelle horreur, ils vont faire du bruit, NUIT ET JOUR, c'est impossible pour moi, je ne le supporterai pas nerveusement… ».

Mail N°48 de M. VIEIRA de Thiais sur le registre dématérialisé qui cite un extrait de la décision de l'Autorité environnementale après examen au cas par cas sur l'adaptation du centre bus RATP de Thiais (94) : « *Bruit : Il est nécessaire de rappeler que le niveau sonore ambiant est déjà impacté par la présence d'une voie SNCF et la proximité de l'aéroport d'Orly. Cependant, des études seront à prévoir et si l'impact généré par les compresseurs est trop important, des mesures supplémentaires seront mises en place :*

- Installation d'un mur anti-bruit à proximité de la station de compression

- Aménagement d'un merlon de terre

- Spécifications particulières lors du choix des compresseurs ».

Mail N°51 de M. SONTAG de Thiais sur le registre dématérialisé qui déclare : « *Je demande à la RATP :*

- *Un engagement sur un maintien ou une réduction des pollution sonore et vibratile au niveau des compresseurs et des systèmes de ventilation par rapport à l'existant et non par rapport à bruit de l'ensemble du site. En effet la pollution d'un système bruyant mais transitoire (le passage d'un bus) n'est pas comparable au bruit sourd, abrutissant et permanent de ventilation et de compresseurs. Le gain de bruit sur les véhicules ne doit pas donner droit à un excès de bruit sur la partie compresseurs/ventilation.*
- *La mise en place de mur antibruit autour du site et particulièrement autour des nouvelles installations bruyantes ».*

Mail N°93 de M. BERNARD de Thiais sur le registre dématérialisé qui déclare : « *Bruit*
Effectuer des relevés préalables en situation moyenne pour établir un état initial de la situation sonore le long de la Voie Nouvelle.
Effectuer de nouvelles mesures quand les compresseurs seront actifs.
Comparer les situations et prendre des dispositions d'atténuations si nécessaire ».

Mail N°100 de M. (ou Mme) SICHET de Thiais sur le registre dématérialisé qui déclare : « *La question des nuisances sonores m'a semblée peu développée. Or, il est question de porter le niveau sonore en limite de propriété à 60db sur des plages horaires supérieures à l'exposition au bruit actuel des quartiers pavillonnaires voisins. Dans tous les cas, ce niveau sonore constitue une augmentation des niveaux actuels mesurés, donc un préjudice pour les riverains ».*

Mail N°103 de M. AZEMOUR de Thiais sur le registre dématérialisé qui déclare :
« *Nous subissons les nuisances des bus au quotidien à l'arrêt rue de la résistance avec des klaxons de départ bus intempestifs. Nous subissons les moteurs en marche alors même que les bus sont à l'arrêt ».*

Mail N°123 de Mme AUGER de Thiais sur le registre dématérialisé qui déclare : « *Au niveau des nuisances sonores, des vibrations et des nuisances lumineuses, il faut*

savoir que les compresseurs, les ventilateurs, les postes de charge, l'éclairage du parking, ... ont un important sur l'environnement 24h sur 24 et 365 jours sur 365 ».
Réduire de moitié (volume de gaz, nombres compresseurs, nombre de charges …) pour diminuer la nuisance sonore ».

Mail N°126 de Mme) SALA de Thiais sur le registre dématérialisé qui déclare : « *Nous constatons que depuis l'enlèvement des arbres au niveau du futur parking VL, nous entendons la circulation routière de la D153 (camion, voiture et moto). La suppression de ces arbres génère dès à présent une nuisance sonore alors même que le futur projet de parking VL n'a pas été réalisé.*
Le futur parking VL tel que décrit dans les plans du projet ICPE n'est pas acceptable en l'état, d'autant plus que ce parking sera utilisé pour accueillir les équipes de la RATP 24/24 et 7/7. Un mur de 4 mètres de haut va être construit pour permettre la réalisation du parking VL. Les parkings seraient en hauteur par rapport à la voie nouvelle et génèreront une nuisance sonore non négligeable au niveau des habitations environnantes et ce 24/24 !
Nous demandons à ce que le parking soit réalisé en contre-bas d'un mur ou autre protection phonique afin d'atténuer le bruit des véhicules stationnant sur le parking. Ce mur devra être suffisamment haut pour que le bruit n'atteigne pas les étages les plus élevés des maisons environnantes (des fenêtres des habitations donnent directement sur le futur parking) ».

Mail N°131 de M. VAN DEN ABEELE de Thiais sur le registre dématérialisé qui déclare : « *L'abattage des arbres par la RATP ne répond vraisemblablement pas au souci de gagner du temps, mais plutôt à la volonté de biaiser les données relatives au niveau sonore du bruit ambiant auquel est aujourd'hui et sera demain confronté tout riverain, de jour comme de nuit. Et cela sans doute dans l'objectif de minimiser les investissements destinés à réduire les nuisances sonores que provoquera la mise en place du GNV ».*

Mail N°141 de M. VIEIRA de Thiais sur le registre dématérialisé qui déclare : « *J'apporte à votre connaissance que l'immeuble de mémoire R+3 détruit au mois de juillet de l'année 2013 a provoqué énormément de gravats, peu évacués provoquant la modification de typologie du terrain.*
Vous pouvez donc constater via les photos jointes qu'un mur de 4 mètres ainsi que le merlon évoqué ne peut être viable à l'état actuel.
Il se doit être disposé et utilisé de telle façon que le parking doit être en contre bas du merlon et non au-dessus utilisé comme un parking terrasse avec un dénivelé actuel de 4 mètres provoquant ainsi vu de nos fenêtres une gêne occasionnée par les phares des voitures, l'éclairage nocturne du parking les bruits occasionnés par l'activité humaine qui nous reviennent comme l'effet d'un boomerang du a un bâtiment ancien n'ayant aucun matériaux absorbant des bruits, ce qui provoque une diffraction du bruit dispersion, elle ne peut être que réalisable que si les murs disposent de reliefs spécifiques à sa surface.
La RATP doit aller bien plus loin dans son processus, traiter en amont l'insertion et l'aménagement paysager en proximité d'un secteur d'habitation. Elle doit prendre toutes les dispositions permettant de protéger les bâtiments qui existaient avant cette nouvelle transformation significative, le but étant de profiter des jardins et de supporter le bruit ambiant, fenêtres ouvertes la journée comme le soir et afin de bloquer les bruits en provenance du parking et de l'entrepôt, y compris ceux générés par les camions et voitures.
La construction d'un mur antibruit fait partie des ouvrages les plus répandus pour remédier au problème, mais s'intègre mal dans une zone résidentielle et naturelle verte

! Risque de dégradation humaine du type tag-mural.
Les gabions de structures métalliques et remplies de pierres, s'empilent les uns sur les autres. Leur masse, leur épaisseur de 80 cm à 1 mètre et leur constitution les rendent très performants couplés à des barrières végétales en amont s'avèrent efficaces, à condition qu'elles soient denses et présentent au moins trois mètres d'épaisseur avec de véritables essences arbres adulte à haute tige de type Peuplier, Tilleul, Châtaigner formant un véritable bouclier contre la pollution de l'air et limitant ainsi la transmission des nuisances entre leur source et la zone à protéger ».

3.2.3.2. Synthèse des éléments du dossier relatifs à ce thème

Pièce 19-2123 DDAE RATP Partie 3 - Etude Incidence – Pages 41 à 45

1.1.6 Environnement acoustique

En Ile-de-France, le bruit constitue une source de gêne très importante du fait de la forte concentration de l'habitat et de la densité exceptionnelle des infrastructures de transport.

La cartographie ci-dessous présente l'état sonore de l'environnement du site de la RATP et la localisation des enjeux à protéger.

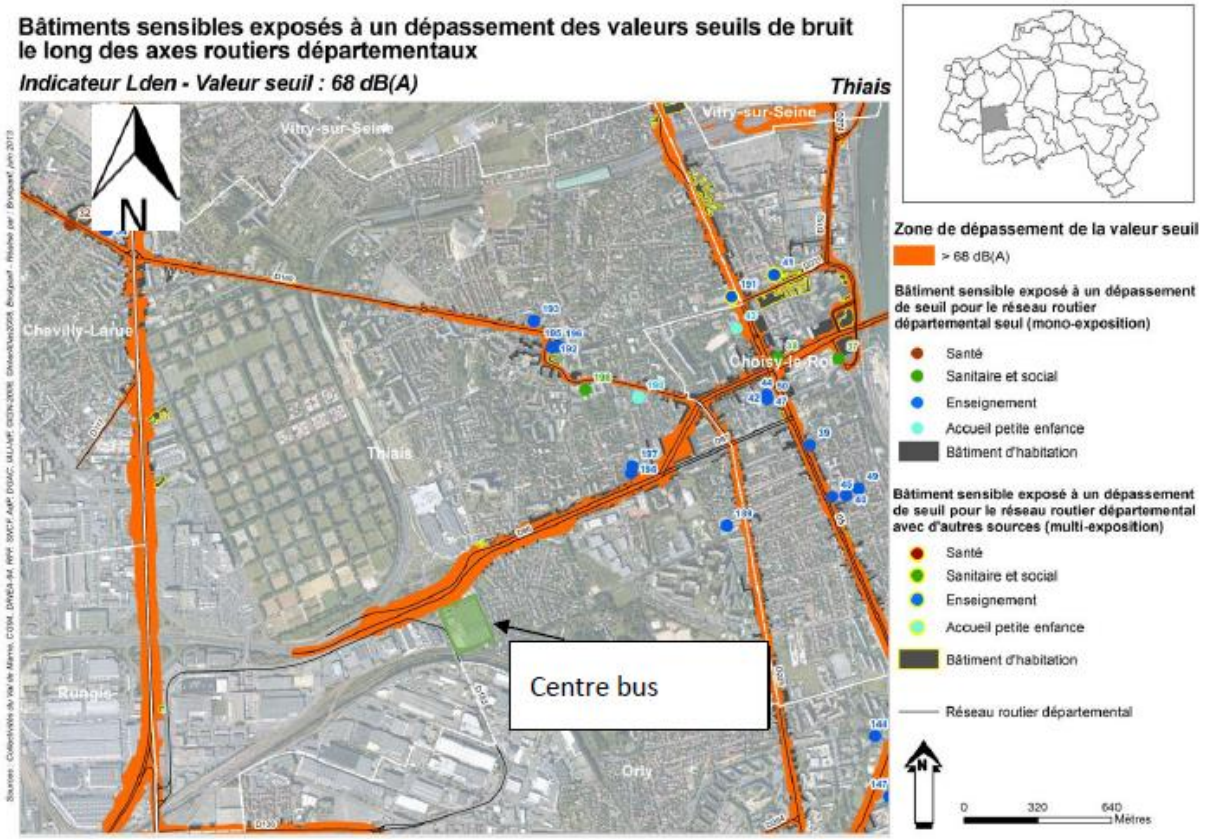


Figure 14 : Sensibilité au bruit à proximité des axes routiers en 2013 (source : DRIEA-94)

La partie nord du Centre Bus de Thiais est située dans une zone de dépassement de la valeur seuil (> 68 dB(A)), relative à la D86.

Le Centre Bus de Thiais n'est pas situé dans une zone du Plan d'Exposition au Bruit (PEB) de l'aéroport de Paris-Orly. Il n'y a pas de contrainte particulière pour le projet.

Pour rappel, les valeurs d'émergence à respecter en fonction des niveaux de bruit sont les suivantes :

NIVEAU DE BRUIT ambiant existant dans les zones à émergence réglementée (incluant le bruit de l'installation)	EMERGENCE ADMISSIBLE pour la période allant de 7 heures à 22 heures, sauf dimanches et jours fériés	EMERGENCE ADMISSIBLE pour la période allant de 22 heures à 7 heures, ainsi que les dimanches et jours fériés
Supérieur à 35 et inférieur ou égal à 45 dB (A)	6 dB (A)	4 dB (A)
Supérieur à 45 dB (A)	5 dB (A)	3 dB (A)

Figure 16 : Niveaux de bruit et émergence admissible - valeurs réglementaires

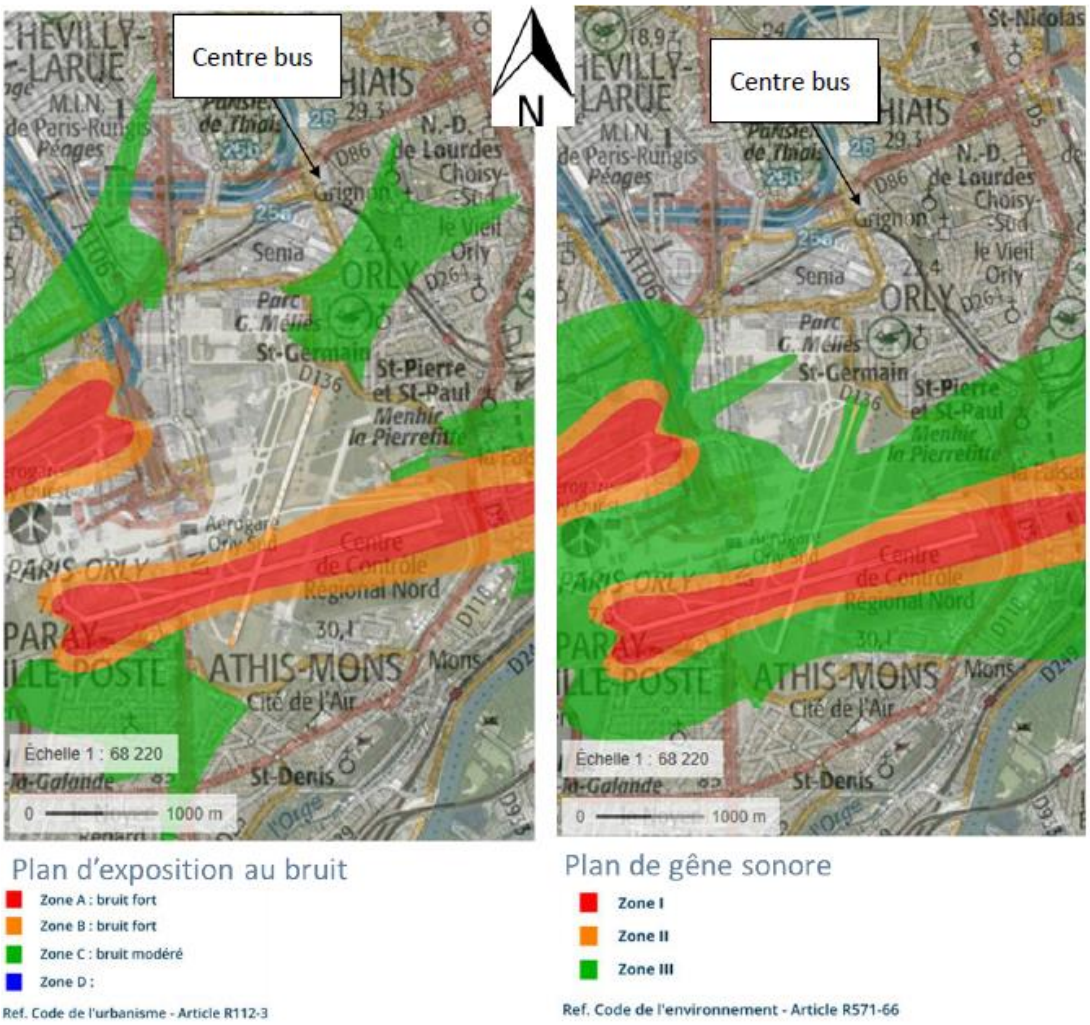


Figure 15 : Extrait cartographique du PEB de l'aéroport de Paris-Orly

Dans le cadre de sa certification ISO 14001, le Centre Bus de Thiais a entrepris une surveillance des niveaux sonores émis par ses installations. Le dernier contrôle a été réalisé en 2017 par le bureau d'acousticiens EURAILTEST, organisme accrédité par le COFRAC, le rapport est disponible en Annexe C2.

Le but de ce contrôle étant la mesure des niveaux de bruit ambiant et résiduel afin de s'assurer que l'exploitation de l'établissement ne puisse être à l'origine de bruits susceptibles de constituer une gêne pour le voisinage.

Les points de mesure ont été installés en limite de propriété de l'atelier :

• Point 1 : en limite de propriété sud et limite de ZER, accolé au terrain Logis Transport ;
• Point 2 : en limite de propriété sud-est et limite de ZER, limitrophe à la rue Nouvelle ;
• Point 3 : en limite de propriété nord-est et limite de ZER, limitrophe à la rue Nouvelle ;
• Point 4 : en limite de propriété nord-ouest et limite de ZER, à côté de la crèche ;
• Point 5 : en limite de propriété ouest, à l'entrée du site.

Les résultats de mesure vis-à-vis des seuils réglementaires admissibles en limite de propriété sont les suivants :

Période	Point 1	Point 2	Point 3	Point4	Point 5	Seuil réglementaire admissible
Diurne 7h – 22h	54,0	47,0	54,0	61,5	69,0	70
Nocturne 22h – 7h	52,5	48,5	55,5	60,5	68,0 (1)	60

Tableau 10 : Niveaux de bruit mesurés en dBA

(1) : Le niveau sonore en période nocturne au point 5 est supérieur à la limite réglementaire. Ce niveau n'est cependant pas imputable au site, car le niveau de bruit résiduel est lui aussi supérieur à 60 dB.

Ce niveau est généré par la rue du Bas-Marin.
Le Centre Bus reste globalement dans les seuils réglementaires admissibles en limite de propriété.
Les résultats de mesure vis-à-vis des émergences réglementées admissibles sont les suivants :
Point 1 : émergence inférieure à l'émergence admissible sauf en période nocturne (très légèrement supérieure), dont la cause identifiée est l'ensemble des sources de génie climatique (CTA, chaufferie, extracteurs) et par le local compresseur ;
Point 2 : émergence mesurée supérieure à l'émergence admissible de jour et de nuit dont la cause identifiée est liée à l'extracteur en toiture, ainsi que par le passage des bus à l'intérieur de l'atelier;
Point 3 : émergence inférieure à l'émergence admissible sauf en période nocturne dont la cause identifiée provient des manœuvres et du remisage des bus ;
Point 4 : émergence inférieure à l'émergence admissible sauf en période nocturne (très légèrement supérieure) dont la cause identifiée est le parking voitures et les bus en stationnement. Cependant, la crèche est fermée en période nocturne.
A noter que depuis cette étude, la RATP a mis en place un plan d'action pour corriger ces non-conformités et qu'une nouvelle campagne de mesures acoustiques est prévue après la mise en service des nouvelles installations. Ces points sont développés dans le paragraphe 2.5.1.2.2 du présent document.
De plus, dans le cadre de la surveillance de ces niveaux sonores, la RATP a fait réaliser des mesures de bruit dans le hall de charge du Centre Bus de Thiais entre le 7 et le 10 novembre 2017, par le bureau EURAILTEST. Ce rapport d'essai est présenté en Annexe C3.
L'unique point de mesure a été placé à 2 m du sol, à l'entrée du hall, au niveau des postes de charge gasoil. Le but étant de mesurer les nuisances sonores perçues par les agents RATP.
Trois périodes ont été étudiées :
De 18h à 02h : aux heures de pointes dans le hall de charge,
De 05h à 07h : à la prise de fonction du premier service,
De 02h30 à 05h : la période la plus calme de l'activité du site.
Les résultats de ces mesures sont donnés dans le tableau ci-dessous.

Date	Période particulière	Niveau sonore en dBA	Moyenne arithmétique (dBA)
07 au 08/11/2017	18h – 02h Heures de pointes	76,5	76,0
09 au 10/11/2017		75,5	
08/11/2017	05h – 07h 1er service	72,5	72,5
10/11/2017		72,0	
08/11/2017	02h30 – 05h Période la plus calme	66,0	66,5
10/11/2017		67,0	

Tableau 11 : Niveaux de bruit mesurés en dBA à l'intérieur du hall

Cette étude a permis d'identifier que le bruit dans le hall de charge est généré en grande partie par les extracteurs de l'atelier, les niveaux sonores sur la période la plus calme demeurant élevés sans la présence de bus ou de personnel.
Sur les périodes d'activités, s'ajoutent au bruit des extracteurs les sources de bruit suivantes :
• Les bus en mouvement,
• Les activités associées (nettoyage, rechargement en carburant).
Sachant que les recommandations RATP en matière de bruit LAeq pour les « Ateliers, postes sur matériel roulant, petits ateliers, locaux de maintenance » sont comprises entre 70 et 80 dBA pour satisfaire une ambiance sonore de travail satisfaisante, les recommandations RATP en matière de bruit sont respectées.
Par ailleurs :
L'annexe C2 fait état d'un rapport de certification acoustique du centre bus MRB de Thiais et les résultats sont les suivants :
Aucune dérive d'étalonnage supérieure à 0,5 dB n'a été constatée
Les mesures en limite de propriété :
Les niveaux de bruit sont exprimés en dBA, sous forme de LAeq,T, niveau sonore énergétique moyen calculé pendant le temps T intervalle de mesurage. Pour ces mesures le temps d'intégration T correspond à l'intervalle de référence.
Le Tableau 5 présente les niveaux sonores en périodes diurne et nocturne, obtenus par moyennage

sur deux jours.

Point de mesure		Diurne	Nocturne
Point 1	Limite sud, côté Logis Transport	54,0	52,5
Point 2	Limite sud-est, côté rue Nouvelle	47,0	48,5
Point 3	Limite est, côté rue Nouvelle	54,0	55,5
Point 4	Limite nord-ouest, côté crèche	61,5	**60,5**
Point 5	Limite ouest, à l'entrée du site	69,0	68,0 (1)

(1) : *Le niveau sonore en période nocturne au point 5 est supérieur à la limite réglementaire. Ce niveau n'est cependant pas imputable au site, car le niveau de bruit résiduel est lui aussi supérieur à 60 dB. Ce niveau est généré par la rue du Bas-Marin.*

Tableau 5 : Niveaux sonores, en dBA, relevés aux points en limite de propriété

L'annexe C3 fait état de : Mesures acoustiques dans le hall de charge et les résultats sont les suivants :

Les Tableau 4 et Tableau 5 présentent les niveaux de bruit L_{Aeq} relevés dans le hall de charge.

Les évolutions temporelles sont présentées en annexe 2.

Les résultats sont arrondis au demi-décibel le plus proche.

Date	Période de référence	Niveau sonore en dBA	Moyenne arithmétique (dBA)
07 et 08/11/2017*	07h – 22h	77,0	75,0
09/11/2017		73,5	
07 au 08/11/2017	22h – 07h	73,5	73,0
09 au 10/11/2017		73,0	

** des périodes du 7 et 8 novembre ont été utilisées pour reconstituer une période complète représentative*

Tableau 4 : niveaux de bruit L_{Aeq} relevés sur les périodes de référence, en dBA

Date	Période particulière	Niveau sonore en dBA	Moyenne arithmétique (dBA)
07 au 08/11/2017	18h – 02h Heures de pointes	76,5	76,0
09 au 10/11/2017		75,5	
08/11/2017	05h – 07h 1er service	72,5	72,5
10/11/2017		72,0	
08/11/2017	02h30 – 05h Période la plus calme	66,0	66,5
10/11/2017		67,0	

Tableau 5 : niveaux de bruit L_{Aeq} relevés sur les périodes particulières, en dBA

Les recommandations RATP en matière de bruit sont les suivantes :

- Bureaux : $L_{Aeq} < 45$ dBA, satisfaisant pour un travail de conception.
- Bureaux d'accueil, bureaux d'atelier, laboratoires : $45 < L_{Aeq} < 60$ dBA, contraignant en cas de travail de conception, satisfaisant pour un travail courant. 60 dBA est le niveau ambiant maximal pour un dialogue normal à 1 mètre.
- Ateliers, postes sur matériel roulant, petits ateliers, locaux de maintenance : $70 < L_{Aeq} < 80$ dBA, ambiance satisfaisante pour un travail d'atelier.

Le bruit dans le hall de charge est généré par :

- Les extracteurs de l'atelier. La période la plus calme (entre 2h30 et 5h) est principalement composée de ce bruit.
- L'activité la plus bruyante du hall de charge se situe principalement sur la période 18h – 2h, avec des pics entre 18h30 et 22h30, puis de 00h30 à 2h. Pendant cette période, les principales sources de bruit sont les bus, et les activités associées (nettoyage, rechargement en carburant).

3.2.3.3. Questions complémentaires du commissaire enquêteur

Outre les réponses à apporter aux différentes observations, le maître d'ouvrage peut-il préciser ses réponses aux questions suivantes :

Question n°1 : Qu'est-il prévu pour atténuer le bruit des compresseurs GNV ?

Question n° 2 : La RATP envisage-t-elle d'édifier des murs anti-bruit pour éviter les nuisances sonores notamment en direction des zones pavillonnaires ?

Question n° 3 : La mise en route, très tôt le matin : 5h00 ? génère des nuisances sonores d'autant plus fortes que les autres nuisances sonores sont peu importantes à cette heure matinale. Qu'est-il prévu pour les atténuer ? Existe-t-il des consignes spécifiques à l'endroit des conducteurs ?

3.2.3.4. Avis et commentaires techniques de la RATP, maître d'ouvrage

En référence aux éléments mentionnés au chapitre 1.4, le choix d'implanter les installations GNV le plus loin possible du bâti riverain a été fait par RATP. Les arguments développés au §1.4 sont relatifs aux aspects « dangers ». Ce choix permet également de réduire par conception les nuisances sonores pour les riverains en éloignant le plus possible les sources sonores de ces derniers.

Autres dispositions prises à la conception

Dans le cadre de la conversion GNV, la RATP a défini des exigences acoustiques à respecter au sein du marché relatif aux compresseurs. Ceux-ci doivent être insonorisés afin de répondre aux niveaux de bruit suivants :

- 60 dBA en limite de propriété,
- 75 dBA à 1 m.

En cas de non-respect de cette valeur, le fournisseur en charge du marché aura pour obligation de se mettre en conformité.

Dispositions techniques

Afin de réduire les nuisances sonores, le plus performant est d'agir à la source au plus proche de l'émission.

Aussi, la solution de conteneur insonorisé pour réduire les émissions sonores de la station de compression a été retenue et privilégiée par rapport à un mur anti-bruit qui ne peut agir à 360°.

A noter que le mur présent en partie Nord le long de la charge lente a une vocation de réduction des effets thermiques. Sa présence permettra toutefois de réduire les nuisances sonores émises à sa proximité.

Le retour d'expérience de RATP sur son site de Créteil, pour lequel les mêmes mesures ont été mises en œuvre, indique qu'il n'y a aucune nuisance sonore.

Actions et engagements de la RATP

Soucieuse de limiter les nuisances envers les riverains, la RATP prévoit la réalisation d'une étude de bruit concernant l'état final. Ces mesures permettront de vérifier que les dispositions prévues dans le cadre du projet atteignent l'objectif de maîtrise des émissions sonores dans les zones à émergences réglementées (réglementation ICPE). Si des non conformités étaient constatées, alors des actions correctives adaptées seraient engagées.

Eléments de réponses aux questions du commissaire enquêteur

Réponse à la question n°1 : les éléments de réponses sont présentés dans le paragraphe « dispositions techniques ».

Réponse à la question n°2 : les éléments de réponses sont présentés dans le paragraphe « dispositions techniques ».

Réponse à la question n°3 : cette dernière rejoint la question n°1 du thème 2. Ainsi les réponses sont similaires.

Les motorisations de bus GNV sont moins bruyantes (cette motorisation réduit de 50% les niveaux sonores par rapport à un moteur diesel), aussi les procédures de mise en marche et de dégivrage génèreront moins de nuisances sonores sur les périodes matinales.

3.2.3.5.Appréciations du commissaire enquêteur

Je souscris aux réponses apportées par la RATP qui s'engage :

- D'une part à faire insonoriser ses compresseurs afin de répondre aux niveaux de bruit de 60 dBA en limite de propriété et de 75 dBA à 1 m et de les faire mettre en conformité en cas de non-respect de ces valeurs ;
- D'autre part à faire conduire une étude de bruit concernant l'état final permettant de vérifier que les dispositions prévues dans le cadre du projet atteignent l'objectif de maîtrise des émissions sonores dans les zones à émergences réglementées (réglementation ICPE) et à engager des actions correctives adaptées si des non conformités étaient constatées.

J'ai par ailleurs bien noté que : « *Les motorisations de bus GNV sont moins bruyantes (cette motorisation réduit de 50% les niveaux sonores par rapport à un moteur diesel)* ».

Il sera cependant nécessaire que les conducteurs de bus respectent scrupuleusement la réglementation existante notamment tôt dans la matinée ou en soirée (interdiction aux machinistes receveurs d'utiliser le klaxon, ou d'accélérer sans raison apparente

au sein du centre bus) de façon à respecter la tranquillité su voisinage. Des consignes permanentes devront être données en ce sens avec rappels voire sanctions éventuelles en cas de non-respect de celles-ci.

3.2.4. Thème n° 4 relatif aux pollutions engendrées et à la santé

14 observations ont fait allusion aux risques de pollution sans souvent préciser quel type de pollution était concerné.

Ce thème regroupe donc les pollutions autres que les pollutions sonores ou olfactives qui font l'objet des thèmes N°2 et N°3.

Sont donc parfois abordées les pollutions lumineuses, la qualité de l'air, la pollution des sols, etc.…

3.2.4.1. Analyse et synthèse ses observations écrites relatives à ce thème

Obs N°2 de M. DELL'AGNOLLA maire de Thiais sur le registre N°1 de Thiais qui déclare : *« Toutefois, si cette initiative, destinée à réduire la pollution de l'air »*

Obs N°8 de Mme BASSALER de Thiais sur le registre N°1 de Thiais qui déclare :
« Remarque sur un parking horizontal qui « bétonne » le sol. Ecoulement des eaux ?»

Mail N°22 de M. ALLAIN de Thiais sur le registre dématérialisé qui déclare : *Nous sommes à proximité de la nationale 186 avec un important trafic routier, avec tous ces aménagements nous allons avoir une pollution plus importante qui va agir sur notre santé ».*

Mail N°27 de M. VIEIRA de Thiais sur le registre dématérialisé qui déclare : *Des vents dominants sud-ouest soufflant sur nos maisons de petites particules fines ainsi qu'une pollution des eaux due aux hydrocarbures »* et plus loin *: « Enfin, les barrières végétales s'avèrent efficaces, à condition qu'elles soient denses et présentent au moins trois mètres d'épaisseur avec de véritables arbres à haute tige de type Peuplier, Tilleul, Châtaigner formant un véritable bouclier contre la pollution de l'air et limitant ainsi la transmission des nuisances entre leur source et la zone à protéger ».*

Mail N°35 de M. VIEIRA de nouveau de Thiais sur le registre dématérialisé qui déclare : *…Dans ce cadre, nous développons des approches innovantes et ambitieuses pour accompagner les villes et grandes métropoles face à leurs défis, tant en termes de pollution de l'air… ».*

Mail N°36 de Mme LAFON de Thiais sur le registre dématérialisé qui déclare : *Nous sommes pour la diminution de la pollution mais, résidant à côté du dépôt RATP de Thiais (allée Roland Pilain), nous ne comprenons pas qu'un tel projet puisse être envisagé dans ce secteur ».*

Mail N°37 de M. (ou Mme) BOUXIN » de Thiais sur le registre dématérialisé qui déclare : « *Cela constitue une pollution atmosphérique du fait de l'introduction par l'homme, directement ou indirectement, dans l'atmosphère et les espaces clos, de substances ayant des conséquences préjudiciables de nature à mettre en danger la santé humaine, à nuire aux ressources biologiques et aux écosystèmes… ».*

Mail N°38 de M. (ou Mme) BAERT de Thiais sur le registre dématérialisé qui affirme :
« *Je m'oppose à ce projet qui entraînerait de gros dangers sur notre santé, la pollution atmosphérique aurait des effets dévastateurs sur l'environnement ».*

Mail N°79 de Mme PETIBON de Thiais sur le registre dématérialisé qui déclare : *Nuisances olfactives sonores et pollutions non merci !!!!! ».*

Mail N°101 de M. MOREIRA de Thiais sur le registre dématérialisé qui déclare : « *Je ne pense pas que les personnes travaillant dans ce dépôt soient alertées sur la proximité des maisons, des nuisances de pollution (les Bus sont garés en marche arrière, leur pot d'échappement sont à 15m de nos habitations) ».*

Mail N°117 de Mme CAREME de Thiais sur le registre dématérialisé qui affirme : « *L'enquête environnementale n'est pas claire concernant la pollution et les risques que ce projet va engendrer ».*

Mail N°123 de Mme AUGER de Thiais sur le registre dématérialisé qui affirme : « *Compte tenu de la dangerosité et de son impact environnemental, de ses nuisances sonores, lumineuses ».*

Mail N°126 de Mme SALA de Thiais sur le registre dématérialisé qui affirme : « *Un éclairage est également prévu au niveau du futur parking ce qui va entrainer une nuisance visuelle (l'impact de la lumière durant la nuit sur la faune est reconnu pour avoir des effets néfastes). Nous souhaitons de ce fait que le parking soit en contre-bas du « mur » afin de ne pas générer de nuisance visuelle et qu'il n'y ait pas de vis-à-vis au niveau des fenêtres des maisons environnantes »* et plus loin *: « Nous ne souhaitons pas que la RATP mette en place des noues au niveau du parking VL car il peut y avoir des risques de prolifération des moustiques en cas d'eau stagnante. Nous ne voyons pas quelles garanties la RATP pourraient nous apporter sur ce point. Nous souhaitons que la RATP récupère les Eaux Pluviales du parking VL et que ces dernières soient évacuées vers le réseau d'EP existant ».*

Mail N°129 de Mme DAPOIGNY de Thiais sur le registre dématérialisé qui affirme : « *De plus créer un parking VL de 250 places avec un va et vient nuits et jours semble inconcevable… lumières intenses ».*

Mail N°136 de M. (ou Mme) BASSABELLI de Thiais sur le registre dématérialisé déclare : « *On pourrait peut-être ajouter une nuisance qui sera générée par le ou les bassins de rétention des eaux quant à la prolifération des moustiques. Il est déconseillé de maintenir une eau stagnante près des lieux d'habitation (moustique tigre en forte augmentation dans le 94 /92) ».*

3.2.4.2.Synthèse des éléments du dossier relatifs à ce thème

Pièce 19-2123 DDAE RATP Partie 3 - Etude Incidence – Pages 126 et 127

2.3 Incidences sur les sols et les eaux souterraines

2.3.2 Impacts liés au projet

Le projet nécessite la mise en place d'une canalisation de transport de gaz naturel, d'un poste de livraison, la création d'un parking VL et l'aménagement de la station compression.

L'étude de sol menée sur le site n'a pas retenu le risque de migration des anomalies observées vers la nappe. La configuration du projet envisagé est compatible avec le risque sanitaire et aucune considération n'est à prendre en compte. Seules les terres excavées dont la qualité le permettra seront réutilisées en remblais sur site.

De plus, le GNV, contrairement au gasoil est très volatile ; il n'est pas susceptible de s'accumuler dans le sol et les eaux.

Compte tenu des dispositions prises lors de la phase chantier et lors de la phase exploitation, aucun impact n'est attendu sur les sols et eaux souterraines.

Pièce 19-2123 DDAE RATP Partie 3 - Etude Incidence – Pages 130 à 132

2.4 Incidences sur l'air

2.4.2 Impacts liés au projet

2.4.2.1 Les bénéfices du passage au GNV pour la qualité de l'air

La combustion du GNV ne produit quasiment pas de particules fines et deux fois moins d'oxydes d'azote (NOx) que les exigences de la norme Euro VI10, que doivent respecter les véhicules diesel notamment.
La Centrale d'Achat du Transport Public (CATP) et l'ADEME ont dressé un bilan environnemental des différentes technologies sur base de tests sur bancs réalisés par la société UTAC :

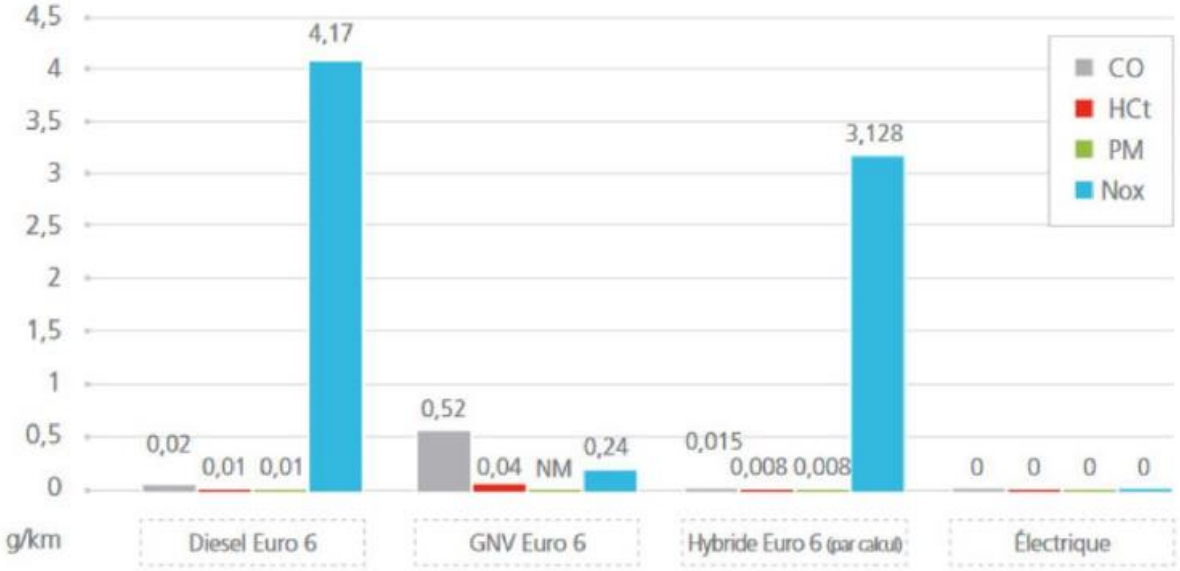


Figure 47 : Facteurs d'émissions par filière sur cycle ADEME/RATP – Mesures réalisées sur banc à rouleau UTAC ou VTT

Les résultats montrent une réduction de 95% d'oxydes d'azote par rapport au véhicule diesel. Concernant les particules fines, celles-ci ne sont pas quantifiables étant donné leur faible taux de présence.

L'association européenne NGVA Europe a réalisé une étude « Well-to-Wheel » dans le but de comparer les émissions du « puits à la roue » des véhicules GNV à celles des véhicules diesel, dont les résultats ont été validés par le cabinet allemand Thinkstep qui est spécialisé dans ce domaine. Ceci signifie que l'étude ne prend pas en compte uniquement les émissions produites à l'échappement des véhicules mais aussi celles qui sont liées à la production et à la distribution de l'énergie en amont.

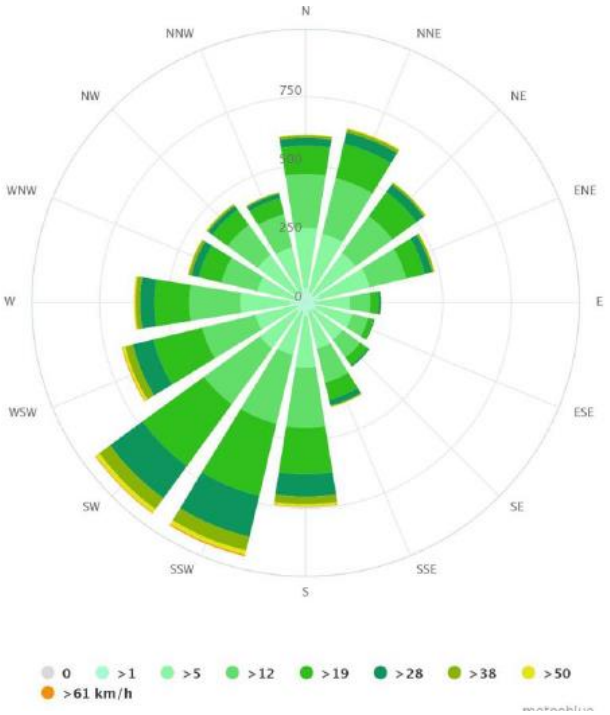
Ainsi, cette étude démontre que pour les véhicules lourds, les émissions de CO2 liées à l'utilisation de GNV sont réduites de 16% par rapport à l'utilisation de diesel. Pour les véhicules légers, les réductions vont de 7% par rapport à l'utilisation de diesel à 23% par rapport à l'utilisation de l'essence.

2.4.2.2 Les émissions fugitives de GNV

Après la charge des bus, le GNV encore présent dans les flexibles des postes de chargement est évacué et se disperse dans l'atmosphère, ce qui représente une très faible quantité au regard du GNV utilisé (7,22.10-4 m3/flexible).

2.4.2.3 Conclusion

Le passage du Centre Bus au GNV entrainera une diminution des émissions de CO2, d'oxydes d'azote et de particules fines dues à la circulation des bus. Malgré les rejets diffus liés à la charge, l'impact global de cette mutation sera positif pour l'environnement et la santé des riverains du site et des riverains des voies de circulation empruntées par les bus du centre de Thiais. De plus, selon la rose des vents de la commune de Thiais (cf. ci-dessous), les vents dominants soufflent dans le sens sud-sud-ouest vers le nord-nord-ouest. La crèche n'est donc pas sous les vents dominants.



3.2.4.3. Questions complémentaires du commissaire enquêteur

Question n°1 : Quelle est la périodicité des contrôles concernant les émissions de polluants et par quel organisme indépendant de la RATP sont-ils effectués ?

Question n° 2 : A quelle échéance exacte, les bus alimentés au gasoil auront-ils disparu du dépôt de Thiais ?

3.2.4.4. Avis et commentaires de la RATP, maître d'ouvrage

Le choix de la technologie GNV est réalisé dans le cadre de la transition énergétique du programme Bus2025 qui vise notamment à limiter la pollution et à supprimer l'utilisation des hydrocarbures.

Le passage au GNV limitera les émissions de polluants dans les gaz d'échappement à l'origine d'effets sur la santé, en réduisant les émissions d'oxydes d'azote et supprimant quasiment les particules fines (PM 10[4] et PM 2,5[5])

Cette action de réduction se fera particulièrement sentir lorsque le parc aura migré dans sa totalité au GNV.

Eléments de réponses aux questions du commissaire enquêteur

Réponse à la question n°1 : la périodicité demandée dépend de la source de pollution.

Pour ce qui concerne les bus, un contrôle antipollution est effectué tous les 6 mois par un organisme indépendant accrédité par le COFRAC (Comité Français d'Accréditation).

Pour ce qui relève des installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE), des contrôles sont réalisés pour surveiller la qualité des rejets atmosphériques sur les deux exutoires de la chaufferie (seule à l'origine d'une pollution

[4] PM 10 : particules en suspension dans l'air dont le diamètre est inférieur à 10 micromètres
[5] PM 2.5 : particules en suspension dans l'air dont le diamètre est inférieur à 2.5 micromètres

atmosphérique), tous les trois ans. Ce contrôle est réalisé par un bureau de contrôle indépendant accrédité par le COFRAC pour ce type d'analyse.

Dans la situation future, le passage au GNV n'ajoutera pas de nouvelles sources de pollution mais au contraire diminuera les émissions sonores, de CO2 et de particules fines en provenance des bus.

En l'absence d'ajout de nouveaux points de rejets, aucun autre contrôle complémentaire n'est prévu d'être réalisé sur la qualité des rejets atmosphériques.

Réponse à la question n°2 : la majorité des bus sera renouvelée sous une période de 2 à 3 ans à l'issue de la mise en service des infrastructures GNV, selon les contrats passés avec IDFM.

Cependant comme indiqué dans le dossier, le centre bus ne consommera plus de gasoil pour le remplissage des réservoirs de ses bus GNV au plus tard en 2034, date prévisionnelle de réforme des derniers bus hybrides diesel du parc, ces derniers ayant une durée de vie de 15 ans.

3.2.4.5.Appréciations du commissaire enquêteur

Les pollutions atmosphériques engendrées par le passage du parc actuel en parc GNV devraient en effet réduire notablement les pollutions atmosphériques liées à ce type de propulsion. C'est même l'effet essentiel recherché dans le cadre du processus de la transition écologique.

Par ailleurs je souscris à la réponse apportée par la RATP qui précise qu'un contrôle antipollution est effectué sur les bus tous les 6 mois par un organisme indépendant accrédité par le COFRAC (Comité Français d'Accréditation).

3.2.5. Thème n° 5 relatif aux nuisances visuelles et aux aménagements paysagers

Ce thème a été abordé de très nombreuses fois (54) soit autant que le thème concernant les nuisances sonores.

Il apparaît, en effet, que les riverains de la zone pavillonnaire jouxtant ce dépôt sont très attachés à leur environnement, dont fait partie ce dépôt de bus.

Or, au fil des ans, ce dépôt s'est verdi, et des arbres d'essences variées se sont développés. L'abattage de nombreux arbres et la disparition d'ilots de verdure fait donc débat et a suscité de nombreuses réactions.

3.2.5.1. Analyse et synthèse des observations écrites relatives à ce thème

Obs N°1 de M. DELL'AGNOLLA maire de Thiais, sur le registre papier de Thiais a écrit : « …*déplacement du poste GRT/GAZ implanté sur l'espace vert situé en entrée de ville. En effet, un tel édicule technique disgracieux et imposant ne pourrait que défigurer l'aménagement urbain par la disparition d'arbres et d'espaces verts sur l'importante et notable (?) Avenue de Versailles en entrée de ville* ».

Obs N°2 de M. DELL'AGNOLLA maire de Thiais, sur le registre papier de Thiais a écrit : « *Un tel projet, pour être vertueux, devrait donc concilier toutes les contraintes environnementales. Or GRT Gaz prévoit d'édifier un édicule technique de plus de 6 mètres de long et de 3 mètres de haut, un véritable « bunker » en béton, dont l'emprise recouvrirait votre petite parcelle végétalisée et arborisée (5 arbres), située le long de la RD86 en entrée de ville et qui constitue un élément paysager fort à cet endroit* ».

Obs N°5 de Mme NGUYEN de Thiais, sur le registre papier de Thiais a écrit : « *impact environnemental (destruction irréversible d'arbres de grande taille déjà faites ce jour)* ».

Obs N°9 de Mmes ABDO et LARY et M. GASSER de Thiais sur le registre papier de Thiais ont : « *Mur végétalisé et arbres à replanter* ».

Obs N°11 de M. BARUTCISKI de Thiais, sur le registre papier de Thiais a écrit : « *Abattage d'arbres de plus de 30 ans de la voie nouvelle* ».

Mail N°2 de M. (ou Mme) BASSALER de Thiais, sur le registre dématérialisé a écrit : « *il est impensable de nous soumettre un tel projet une station d'entretien GNV en pleine zone résidentielle ! et de plus zone naturelle avec en futur projet l'abattages d'arbres limitant eux aussi l'impact visuel et nuisances sonores des compresseurs, ventilations et autres* ».

Mail N°14 de M. MONTREUIL de Thiais, sur le registre dématérialisé a écrit : « *La voie Nouvelle est actuellement un des rares espaces comportant un peu de Verdure à Thiais et on va monter un mur de 4 mètres de haut sur toute sa longueur sans même prévoir la végétalisation de celui-ci pour atténuer son impact visuel* ».

Mail N°19 de Mme AUGER de Thiais, sur le registre dématérialisé a écrit : « *Il y aura également un impact en milieux naturels avec un défrichement (1700 M2), abattage d'arbres de plus de 30 ans, pour la réalisation d'un parking de 240 places. Sans oublier la construction d'un mur de 4 M de haut* ».

Mail N°22 de M. ALLAIN de Thiais, sur le registre dématérialisé a écrit : « *Notre résidence est implantée dans un endroit calme et verdoyant, l'abattage d'arbres et la construction d'un mur va défigurer l'environnement* ».

Mail N°27 de M. VIEIRA de Thiais, sur le registre dématérialisé a écrit : « *Tous ensemble afin d'y "conserver notre environnement propice à notre bien-être, cette barrière végétale naturelle appréciée des oiseaux, ces acacias qui font le régal des abeilles et embaument de leur odeur chaque promeneur, chaque ballade familiale du week-end. Ces seniors et leurs randonnées pédestres quotidiennes à l'abri du soleil le long de ce tunnel arboré de la coulée verte, il vous sera encore donné de découvrir ce magnifique et majestueux tilleul place de la voie nouvelle où le vent souffle une mélodie et les feuilles frémissent les unes sur les autres »* et plus loin *: « Traiter en amont l'insertion et l'aménagement paysager en proximité d'un secteur d'habitation.*
En effet, il appartient alors au maître d'ouvrage de prendre toutes les dispositions permettant de protéger les bâtiments qui existaient avant cette nouvelle transformation significative d'une structure existante, le but étant de profiter des jardins et de supporter le bruit ambiant, fenêtres ouvertes » ou encore : « *Une Alternative beaucoup plus « naturelle » au mur antibruit est le merlon végétalisé, une butte de terre qui s'intègre mieux dans le paysage de cette zone naturelle et ne nécessite aucun entretien spécifique. Le seul inconvénient majeur reste son emprise au sol, équivalent en moyenne à 3 fois la hauteur de l'ouvrage. À mi-chemin des merlons et des murs antibruit, les gabions visent à en concilier les atouts. Constitués de structures métalliques inoxydables et remplies de pierres, ils s'empilent les uns sur les autres. Leur masse, leur épaisseur et leur constitution les rendent performants. Enfin, les barrières végétales s'avèrent efficaces, à condition qu'elles soient denses et présentent au moins trois mètres d'épaisseur avec de véritables arbres à haute tige de type Peuplier, Tilleul, Châtaigner formant un véritable bouclier contre la pollution de l'air et limitant ainsi la transmission des nuisances entre leur source et la zone à protéger ».*

Mail N°43 de ANONYMES de Thiais, sur le registre dématérialisé a écrit : « *De plus nous nous étonnons de l'abattage des arbres et de la végétation prévue et qui a donc déjà commencé ce jour, alors que ce projet fait l'éloge de l'écologie !*».

Mail N°44 de M. (ou Mme) BASSALER de Thiais, sur le registre dématérialisé a écrit : « *Une zone naturelle alliant biodiversité et paisibilité était propice aux citadins nombreux désireux de venir y trouver ombrages et sécurité pour des "parcours santé" adaptés à tous les âges. Cette attractivité semble compromise à tout jamais. Des végétaux de plus de trente ans ont déjà été abattus ce matin dans une sorte d'urgence (13 juillet) ...Cette barrière naturelle était pourtant précieuse à tous les habitants par rapport aux nuisances existantes par l'activité de la zone SENIA. Elle démontrait son efficacité par l'atténuation des flux d'air porteurs de particules fines et du fond sonore routier* ».

Mail N°48 de M. VIEIRA de Thiais, sur le registre dématérialisé a écrit : « *Stratégie du Massacre à la tronçonneuse le 13/07 à 7h30 afin de faire valoir maintenant les nouvelles nuisances sonores ! L'abattage des d'arbres bouclier végétal de plus de trente ans malgré la prescription trentenaire, perception visuelle dégradée de l'environnement, qui portent atteinte aux paysages et au cadre de vie, tendez l'oreille !!! Nouveau bruit de fond de circulation* ».

Mail N°49 de M. RIVIERE de Thiais, sur le registre dématérialisé a écrit : « *Sans parler des magnifiques arbres abattus (il est bien connu que nous avons trop de végétation*

dans le Val-de-Marne et qu'il nous faut toujours plus de bitume) pour déplacer le parking ».

Mail N°51 de M. SONTAG de Thiais, sur le registre dématérialisé a écrit : « *Je demande à la RATP : la mise en place d'arbres dans l'espace de parking VL : Autre le gain en terme climatique la végétation constitue un bouclier naturel à la diffusion du bruit. Le nombre d'arbres implantés doit permettre de combler celle supprimée pour la préparation des travaux. Pour les employés un parking arboré garantie également un meilleur cadre de travail* ».

Mail N°57 de M. DUPUIS de Thiais, sur le registre dématérialisé a écrit : « *J'ai observé le 13 juillet 2020 les opérations d'abattage des arbres arbustes et buissons de la partie sud du centre bus, opérations qui ont dégradé considérablement le paysage tel qu'on peut l'observer de la Voie nouvelle. Je souhaite donc que la reconversion du centre bus s'accompagne de la recréation d'un paysage végétal favorisant le bien être des riverains et valorisant leur environnement* ».

Mail N°93 de M. BERNARD de Thiais, sur le registre dématérialisé a écrit : « *Limite de propriété le long de la Voie Nouvelle (côté est du site RATP) : Planter une haie le long des murs coupe-feu, pour éviter que ces murs ne soient tagués, et enlaidissent la vue des propriétés riveraines de la Voie Nouvelle* ».

Mail N°94 de M. GOMARD de Thiais, sur le registre dématérialisé a écrit : « *Comment osez-vous parler de gain écologique en abattant des arbres avant même que le projet soit voté et alors que les membres du groupe écologiste du conseil municipal ont voté contre ce projet* ».

Mail N°97 de M. LEMAITRE de Thiais, sur le registre dématérialisé a écrit : « *En effet, la création du parking VL risque de rompre la continuité de verdure décrite ci-dessus, notamment entre le débouché du chemin Théophraste Renaudot et l'extrémité de la Voie Nouvelle. Le dossier ne mentionne aucune précaution particulière à ce niveau.*
Concernant ce parking, nous demandons que le dossier soit complété par une description des moyens mis en œuvre pour traiter l'interface entre le parking et la Voie Nouvelle, afin de préserver ces espaces des nuisances visuelles et phoniques (mouvement de véhicules à toute heure de la journée et de la nuit).
La présence du parking ne doit pas être visible de la Voie Nouvelle. Un rideau végétal doit être prévu au niveau du talus, coté Voie Nouvelle et sur le terre-plein en retour. Des pavillons se trouvent en vis à vis de ces zones ».

Mail N°100 de M. (ou Mme) SICHET de Thiais, sur le registre dématérialisé a écrit :
« *Le plan masse projeté nuira également à la mise en valeur d'une entrée de ville de Thiais, devenue, depuis l'implantation du centre commercial Thiais village une entrée très fréquentée aussi bien pour la desserte des commerces dudit centre commercial que des centres villes de Thiais et de Choisy le Roi. Toute action dans ce secteur devrait aller dans le sens d'une amélioration, d'une recherche de mise en valeur. Il n'en est rien avec le projet tel qu'il est présenté en l'état actuel et l'on peut s'interroger sur le sacrifice des possibilités futures d'aménagement qualitatif de cette entrée de ville* ».

Mail N°119 de M. AUGER de Thiais, sur le registre dématérialisé a écrit : « *Les travaux ont déjà commencé alors que l'enquête publique n'a pas encore émis son avis sur la faisabilité du projet. Des arbres de plus de trente ans ont déjà été abattus en plein Week end du 14 juillet, ces arbres devront être remplacés par des arbres adultes.*

Aucun plan en modélisation 3 D n'a été présenté au public ».

Mail N°126 de Mme SALA de Thiais, sur le registre dématérialisé a écrit : « *Nous demandons à ce que l'environnement du parking au niveau de la voie nouvelle soit revégétalisé pour masquer tout ce béton (plantage d'arbre : chêne, tilleuls, arbuste, …) dans notre zone pavillonnaire* ».

Mail N°130 de M. PARTIDA de Thiais, sur le registre dématérialisé a écrit : « *Quelle surprise de constater le 13 juillet 2020 les opérations d'abattage des arbres arbustes et buissons de la partie sud du centre bus ; à l'heure où il faut préserver l'environnement, ces opérations ont dégradé le paysage tel qu'on peut le voir de la Voie nouvelle. Je souhaite ardemment que la reconversion du centre bus s'accompagne de l'aménagement d'un paysage végétal favorisant le bien être des riverains et valorisant leur environnement* ».

Mail N°135 de Mme BEKE de Thiais, sur le registre dématérialisé a écrit : « *Ces murs vont de surcroit dégrader le paysage en prenant des allures de blockhaus qui sera vu de toutes parts* ».

Mail N°141 de M. VIEIRA de Thiais, sur le registre dématérialisé a écrit : « *La RATP doit aller bien plus loin dans son processus, traiter en amont l'insertion et l'aménagement paysager en proximité d'un secteur d'habitation. Elle doit prendre toutes les dispositions permettant de protéger les bâtiments qui existaient avant cette nouvelle transformation significative, le but étant de profiter des jardins et de supporter le bruit ambiant, fenêtres ouvertes la journée comme le soir et afin de bloquer les bruits en provenance du parking et de l'entrepôt, y compris ceux générés par les camions et voitures. La construction d'un mur antibruit fait partie des ouvrages les plus répandus pour remédier au problème, mais s'intègre mal dans une zone résidentielle et naturelle verte ! Risque de dégradation humaine du type tag-mural.*
Les gabions de structures métalliques et remplies de pierres, s'empilent les uns sur les autres. Leur masse, leur épaisseur de 80 cm à 1 mètre et leur constitution les rendent très performants couplés à des barrières végétales en amont s'avèrent efficaces, à condition qu'elles soient denses et présentent au moins trois mètres d'épaisseur avec de véritables essences arbres adulte à haute tige de type Peuplier, Tilleul, Châtaigner formant un véritable bouclier contre la pollution de l'air et limitant ainsi la transmission des nuisances entre leur source et la zone à protéger ».

3.2.5.2. Synthèse des éléments du dossier relatifs à ce thème

Le dossier est assez lacunaire sur les éléments pouvant se rapporter à ce thème.

Pièce 19-2123 DDAE RATP Partie 3 - Etude Incidence – Page 150

2.8.2 Incidences sur les paysages

Le paysage ne sera pas modifié par le projet, le visuel du site RATP ne sera pas modifié à l'exception de la façade nord-est où sera érigé un mur coupe-feu.

Cependant, il n'y a pas d'habitations en face mais seulement une zone non-aménagée. Les habitations les plus proches sont protégées par une haie d'arbres.

De plus, le Centre Bus de Thiais est localisé dans une zone fortement urbanisée à proximité de nombreux axes routiers. Le projet de la RATP n'aura pas d'incidence sur le paysage.

Pièce 19-2123 DDAE RATP Partie 3 - Etude Incidence – Page 152

2.9.1 Incidences sur les espaces et sites naturels

Le terrain du projet, en raison de son éloignement et de la nature des milieux en place, ne présente

aucune connexion écologique avec les zonages naturels alentours. En raison du faible intérêt écologique sur l'aire d'étude, l'impact des travaux sera négligeable voire inexistant.

Pièce 19-2123 DDAE RATP Partie 3 - Etude Incidence – Page 163

L'aspect paysager ne sera pas impacté par le projet de la RATP car il n'induit pas la construction de nouveaux bâtiments !

3.2.5.3. Questions complémentaires du commissaire enquêteur

Question N°1 : Est-il envisagé de remplacer les arbres qui ont (ou seront) détruites par d'autres arbres ?

Question N°2 : Est-il envisagé de végétaliser les murs antibruit ou les merlons destinés à atténuer les nuisances sonores émanant du dépôt ?

3.2.5.4. Avis et commentaires de la RATP, maître d'ouvrage

A l'issue de l'enquête publique, la RATP a bien noté, au travers des observations formulées sur cet aspect, les inquiétudes ressenties et les attentes d'engagement.

Le choix d'aménagement du centre bus, comme indiqué précédemment, a été fortement guidé par les aspects sécurité des riverains et réduction des nuisances.

Aussi, il a été décidé de positionner l'intégralité des infrastructures GNV et activités sources de nuisances sonores (remisage des bus, plateforme de compression gaz, charge lente gaz) au Nord de la parcelle, au plus loin des pavillons.

Dans le cadre du projet GNV, la RATP a choisi d'implanter l'espace dédié à la charge lente des véhicules au Nord de la parcelle, à proximité du point de livraison GRT Gaz. En parallèle, le parking VL a été déplacé au sud du site

Compte-tenu de l'enfrichement naturel présent et de la surface nécessaire pour accueillir le nouveau parking VL, aucune mesure d'évitement concernant les arbres de hautes tiges et aucune mesure de réduction n'ont pu être menés. Néanmoins, des mesures de compensation sont prévues. En effet, comme présenté sur les plans joints au dossier d'enquête, le projet prévoit bien la plantation d'arbres de haute tige au niveau des limites de propriété du futur parking le long de la Voie Nouvelle.

Consciente des enjeux paysagers de la Ville de Thiais et de ses habitants, la RATP a accompagné son projet de mesures de végétalisation qui permettront de maintenir la qualité environnementale extérieure au centre bus de Thiais sans toutefois modifier l'implantation des installations GNV. **La RATP a donc décidé de renforcer autant que possible la végétalisation des abords du site côté Voie Nouvelle**. Certaines contraintes techniques tels que la nécessité de construire un mur coupe-feu (les racines ne doivent pas être sources de dégradation des ouvrages avec le temps), la présence d'ouvrages enterrés comme la chambre à vanne pour l'eau potable dont l'accès doit rester dégagé, la présence d'un talus dont l'inclinaison peut limiter la typologie des plantations ou la largeur de la bande enherbée ont été considérées afin de proposer un aménagement paysager réalisable et réaliste.

Le parti retenu par la RATP dans cette volonté de renforcer le volet paysager a été de chercher à bâtir une continuité paysagère au premier plan du site RATP, le long de la Voie Nouvelle. L'aménagement du projet a permis de conserver une frange en limite Est du site et il est envisagé d'accentuer le traitement végétal de cette frange, afin d'offrir aux riverains un filtre visuel continu et homogène le long de la Voie Nouvelle visant à atténuer les vues directes sur le centre bus depuis les environs. Ce renforcement du projet paysager s'appuie à la fois sur l'accentuation du projet initial

(sur les segments 1 et 3) mais également sur l'amélioration du site existant et qui n'était pas initialement concerné par le projet (segment 2).

En première approche, les éléments structurants de cette végétalisation se composent de trois segments présentés sur la figure plan 1 ci-après.

Pour le 1er segment, interface entre le parking VL et la Voie Nouvelle, la RATP propose :

- De jouer sur la forme du talus : le talus sera redessiné afin d'une part de limiter la hauteur de vue du mur à une hauteur de l'ordre de 1 m à 1,5 m et d'autre part de lui donner une forme plus douce, plus harmonieuse ;
- De remettre en terrain naturel la bande actuellement bitumée (visible sur les plans 1 et 2) : cette bande actuellement bitumée est une propriété RATP (zone utilisée pour la réalisation de demi-tour). Aussi, la revégétalisation de cette zone permettra de donner la forme plus harmonieuse du talus visée ci-dessus. Elle permettra également la plantation de deux arbres à hautes tiges dont les essences seront similaires à celles rencontrées sur la Voie Nouvelle.
- De renforcer la densité végétale de ce talus qui sera engazonné et planté de végétaux adaptés
- De reconstituer un écran végétal tel un filtre limitant les vues directes sur le centre bus depuis les pavillons et la rue. Il sera ainsi composé de diverses essences de jet intermédiaire, à feuilles caduques et persistantes, permettant à ce rideau végétal de jouer son rôle tout au long de l'année. Il viendra donc en complément de la plantation déjà prévue d'arbres de hauts jets sur le parking VL, dont les alignements permettront là aussi de limiter les vues directes sur les véhicules.

De plus, la RATP propose d'améliorer quelque peu la végétalisation du 2ème segment non modifié par le projet. Il s'agit du segment qui longe le bâtiment du centre bus. Celui-ci accueillera quelques arbres d'essences similaires à celle rencontrées de l'autre côté de la Voie Nouvelle et de la végétation afin de créer un buissonnement de jet intermédiaire. Il s'agit à la fois d'atténuer les vues directes sur le bâtiment (non modifié par le projet) afin d'améliorer la situation actuelle, mais également d'organiser une continuité végétale entre les segments 1 et 3, concernés directement par le présent projet. Plutôt que d'envisager le projet paysager comme des interventions ponctuelles disséminées sur le site, l'objectif est bel et bien d'offrir aux riverains un premier plan végétal continu tout le long de la Voie Nouvelle.

Le dernier segment longe la future zone de remisage de bus. Cette zone prévoit dans le projet la mise en place d'un mur coupe-feu au niveau de la limite de propriété. La RATP propose de reculer le mur d'environ 1,5 m à l'intérieur du dépôt pour maintenir le grillage actuel et préserver la végétation en place. Cette modification permettra de réduire la perte de végétation et donc de conserver un premier rideau végétal. Par ailleurs, le mur qui sera édifié sera agrémenté de plantes grimpantes, qui viendront recouvrir à terme le mur pour une meilleure insertion…

Enfin, à la demande de la commune de Thiais, une grande partie de la zone végétalisée à l'emplacement initial du poste GRTgaz sera préservée. L'atteinte sera réduite au strict nécessaire (besoins techniques d'exploitation et maintenance de GRT Gaz).

Au travers de cette approche, les arbres de hautes tiges abattus seront remplacés, le bandeau végétal sera renforcé de façon à offrir aux riverains un premier plan végétal continu tout le long de la Voie Nouvelle

Les plans ci-dessous permettent de visualiser :

Plan 1 – le centre bus tel que présenté dans le permis de construire et le dossier d'autorisation environnementale

Plan 2 – le centre bus avec le bandeau végétal proposé[6]

Eléments de réponses aux questions du commissaire enquêteur

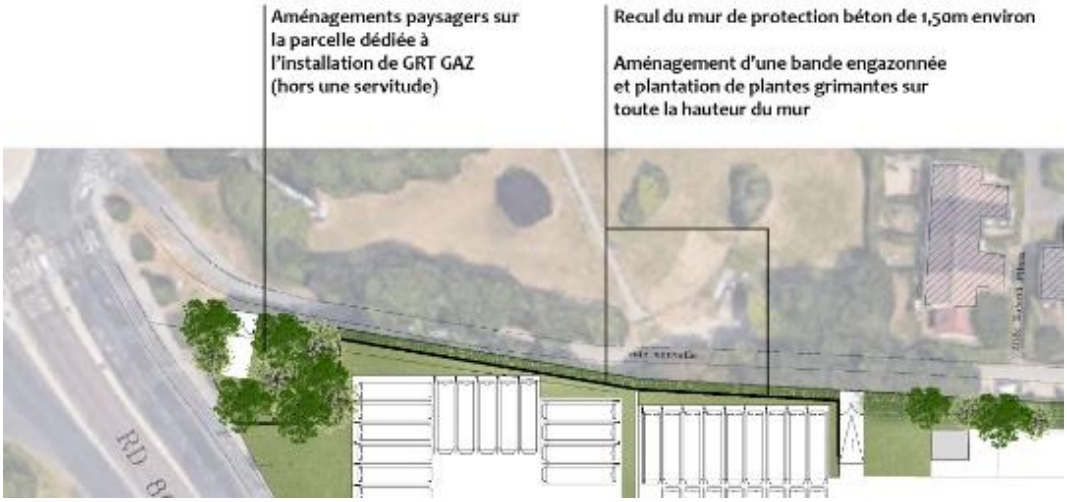
[6] Les essences citées sont à titre indicatif.

Réponse à la question n°1 : compte-tenu de tout ce qui a été exposé ci-avant, la RATP souhaite remplacer les arbres de hauts jets abattus et renforcer le côté végétal le long la Voie Nouvelle.

Réponse à la question n°2 : le mur côté remisage au nord du site sera agrémenté de plantes grimpantes tandis qu'au sud, le merlon sera remodelé, engazonné et planté de deux arbres de haute tige pour améliorer le visuel depuis la Voie Nouvelle.

3.2.5.5.Appréciations du commissaire enquêteur

Les deux plans ci-dessus fournis par la RATP montrent à l'évidence que celle-ci a tenu compte des critiques exprimées sur ce thème en cours d'enquête publique.
J'ai d'ailleurs effectué un focus sur les aménagements désormais envisagés pour ce site :



Les évolutions constatées sont donc sensibles et devraient permettre une meilleure insertion paysagère de ce dépôt notamment par rapport à la zone pavillonnaire actuelle. Je souscris donc pleinement aux aménagements proposés consistant à :

- Remplacer les arbres de hauts jets abattus ;
- Renforcer le côté végétal le long de la voie nouvelle ;
- Plantation de plantes grimpantes sur le mur côté remisage au nord du site ;
- Remodelage au sud du merlon engazonné et planté de 2 arbres de haute tige.

3.2.6. Thème n° 6 relatif aux effets du projet sur la faune et la flore ainsi que sur la biodiversité

Ce thème par bien des aspects est fortement relié au thème précédent.

Le commissaire enquêteur a dénombré 15 observations y faisant référence ou s'y rapportant.

3.2.6.1. Analyse et synthèse des observations écrites sur les registres relatifs à ce thème

Obs N°5 de Mme NGUYEN de Thiais sur le registre papier n°1 de Thiais déclare : *« la zone d'habitation pavillonnaire (par la voie nouvelle) qui doit, elle, rester une zone à dimension écologique ».*

Obs N°8 de Mme BASSALER de Thiais sur le registre papier n°1 de Thiais déclare : *« Les parkings en silo sont recommandés actuellement pour garder un sol naturel gage de biodiversité ».*

Mail N°27 de M. VIEIRA de Thiais sur le registre dématérialisé déclare : *« Tous ensemble afin d'y "conserver notre environnement propice à notre bien-être, cette barrière végétale naturelle appréciée des oiseaux, ces acacias qui font le régal des abeilles et embaument de leur odeur chaque promeneur, chaque ballade familiale du week-end.*
Ces seniors et leurs randonnées pédestres quotidiennes à l'abri du soleil le long de ce tunnel arboré de la coulée verte, il vous sera encore donné de découvrir ce magnifique et majestueux tilleul place de la voie nouvelle où le vent souffle une mélodie et les feuilles frémissent les unes sur les autres. ».
Plus loin, il également écrit : *« Concrètement, dans un futur proche, revenons à notre place et voie nouvelle au nom de l'écologie, de la biodiversité de l'écosystème et de l'environnement.*
Dégradation, destruction insidieuse de la biodiversité existante…
Un impact sur la flore et la faune à l'intérieur du site lié à l'abattage d'arbres en intérieur et en bordure de site (arbres appartenant à la RATP) … asphyxie…
Abattage des arbres : acacias, peupliers, sapin de plus de 30 ans, dans une zone naturelle au profit de la bitumisation d'un parking de 240 VL provoquant ainsi la mort d'une barrière végétale anti-bruit isolant les riverains de la zone Senia et d'un ballet de voitures incessant à toute heure du jour et de la nuit sans compter l'éclairage nocturne du parking des 240VL !
Bah oui ! L'écosystème il est où ? fini les petits oiseaux qui chantent, hérissons, fouine, renard, trop de bruit et de lumière ».

Mail N°36 de Mme LAFON de Thiais sur le registre dématérialisé déclare : *« Nous nous opposons à ce projet, pour les raisons suivantes : la dégradation environnementale pour la faune, la flore et les résidents proches (abattage des arbres sur la Voie Nouvelle) ».*

Mail N°44 de M. (ou Mme) BASSALER de Thiais sur le registre dématérialisé déclare :
Un tel projet situé à proximité de plusieurs centaines de pavillons individuels et non loin d'un couloir aérien de délestage d'Orly me paraît déraisonnable.
Une zone naturelle alliant biodiversité et paisibilité était propice aux citadins nombreux désireux de venir y trouver ombrages et sécurité pour des "parcours santé" adaptés à tous les âges. Cette attractivité semble compromise à tout jamais. Des végétaux de plus de trente ans ont déjà été abattus ce matin dans une sorte d'urgence (13 juillet)

Cette barrière naturelle était pourtant précieuse à tous les habitants par rapport aux nuisances existantes par l'activité de la zone SENIA ».

Mail N°58 de M. AUGER de Thiais sur le registre dématérialisé déclare : *« Je m'oppose fortement à ce projet, pour les raisons suivantes …la dégradation environnementale pour la faune, la flore et les résidents proches (abattage des arbres sur la Voie Nouvelle) ».*

Mail N°97 de M. LEMAITRE de Thiais sur le registre dématérialisé déclare : *« Il est erroné de conclure (page 62 du rapport) que : L'intérêt biologique de cette parcelle est faible, elle est intégrée dans un espace à faible enjeu. Le cimetière de Thiais à proximité du site ne constitue pas un réservoir de biodiversité ».*

Mail N°104 de M. (ou Mme PROLONG) de Thiais sur le registre dématérialisé déclare : *« Sur la forme ; installer de type de dépôt aussi proche des habitations et aussi proche d'une crèche, me parait très limite voire inconscient, … ces mêmes travaux vont engendrer un abattage de la faune (bravo l'environnement), je ne vois rien de prévue pour compenser. ».*

Mail N°105 d'un (ou une) ANONYME sur le registre dématérialisé qui écrit : *« … De plus, s'il y a un risque pour la faune et la flore, à l'heure de l'écologie, quels sont les moyens mis en œuvre pour que celles-ci ne soient pas non plus impactées par cette construction ?».*

Mail N°135 de M. et Mme BEKE de Thiais sur le registre dématérialisé déclarent : *« Nous ne comprenons pas qu'un projet au départ écologique puisse être potentiellement dangereux, au détriment de la faune, de la flore et de l'environnement ».*

3.2.6.2.Synthèse des éléments du dossier relatifs au thème

Sur la faune et la flore, le dossier est également peu disert. Les éléments pouvant se rapporter à ce thème sont les suivantes :

Pièce 19-2123 DDAE RATP Partie 3 - Etude Incidence – Page 103

1.3.1 Contexte faune-flore-habitats à l'échelle du site
Le site du dépôt de bus de la RATP est fortement urbanisé et possède peu de parcelles enherbées. La végétation présente sur le site est quelconque et ne présente que peu d'intérêt au niveau de la faune et la flore. Les parties enherbées du site étant entourées par des surfaces artificielles, par des surfaces urbanisées et par des voies de circulation (axes routiers et voie ferrée), l'emplacement actuel du site est isolé. La situation de cette parcelle n'est pas appropriée au développement de la biodiversité.

Pièce 19-2123 DDAE RATP Partie 3 - Etude Incidence – Page 152

2.9.2 Incidences sur la faune, la flore et les habitats naturels
Le terrain d'implantation du projet est en grande partie imperméabilisé. Le peu de surfaces non imperméabilisées est occupé par une flore très pauvre et quelconque.
Le site est entouré de surfaces artificielles et de voies de circulation très fréquentée.
Aucun arbre susceptible d'abriter des espèces faunistiques remarquables n'est présent sur l'emprise du projet. Compte tenu de ces éléments, l'impact du projet sur la faune, la flore et les habitats naturels sera négligeable.
2.9.3 Incidences sur les continuités écologiques
Le site étant d'ores et déjà clôturé et entouré de surfaces artificielles, il ne peut agir comme une continuité écologique pour la faune locale. Absence d'impact sur les continuités écologiques.
2.9.4 Mesures prévues pour éviter, réduire ou compenser l'impact de l'activité
En raison de l'absence d'impact prévu sur la biodiversité, la RATP ne mettre pas en place de mesures afin d'éviter, réduire ou compenser son impact en rapport avec la biodiversité.

3.2.6.3.Questions complémentaires du commissaire enquêteur

Question n° 1 : Il existe une apparente contradiction entre la majorité des observations qui font état de l'existence d'une faune (oiseaux notamment) sur le site et les éléments fournis par le dossier qui nient cette existence. Les espèces éventuellement présentes sur le site ont-elles été répertoriées et par quel organisme indépendant de la RATP ?

Question n° 2 : Est-il envisagé de reconstituer les habitats détruits ? Arbres à replanter ? Talus à enherber ? Pelouses à créer ?

3.2.6.4. Avis et commentaires de la RATP, maître d'ouvrage

Réponses aux questions n°1 et n°2 :

Le thème précédent est effectivement lié à celui-ci car en soi la végétation constitue un habitat pour la faune.

La formulation employée dans le dossier soumis à enquête publique indique que la zone n'abritait pas de faune et de flore remarquables au sens de la caractérisation des milieux naturels (pas de ZNIEFF, de site Natura 2000, d'espèces protégées par la réglementation française, européenne ou internationale…). A ce titre donc « *La végétation présente sur le site est quelconque et ne présente que peu d'intérêt au niveau de la faune et la flore* ».

Par ailleurs, à l'échelle du territoire de la commune ou du département, le site industriel de la RATP de par son enclavement entre une voie routière à circulation importante, une voie SNCF ne peut constituer un habitat naturel à fort enjeu de conservation.

Par ailleurs, l'avis formulé par l'autorité environnementale conforte cette analyse.

Les éléments précisés au chapitre précédent répondent également à la 2ème question.

3.2.6.5.Appréciations du commissaire enquêteur

Même si la zone du centre bus de Thiais n'abritait pas de faune et flore remarquables, les oiseaux et/ou les plantes présentes, étaient appréciés des riverains.

La réponse de la RATP au thème précédent s'engageant à remplacer les arbres de hautes tiges abattus et à renforcer le bandeau végétal de façon à offrir aux riverains un premier plan végétal continu tout le long de la Voie Nouvelle va dans le bon sens et devrait permettre à des oiseaux ou à des plantes de s'approprier ces nouveaux arbres ou ces nouveaux espaces végétalisés.

3.2.7. Thème n° 7 relatif à la dévaluation des biens immobiliers des riverains

De nombreuses observations (30) émanant des riverains considèrent que les risques engendrés par la station de compression des gaz pourraient avoir une influence sur la valeur de leur bien immobilier et entraîner leur dévaluation. Des personnes qui envisageaient d'acquérir un logement dans la zone pavillonnaire font état de leur hésitation à acheter si le projet objet de l'enquête est mené à son terme.

3.2.7.1. Analyse et synthèse des observations écrites sur les registres, relatives à ce thème

Obs N°5 de Mme NGUYEN de Thiais sur le registre papier de Thiais déclare : *« Je suis opposée à ce projet tel qu'il est à ce jour car … dévaluation de mon bien (mon habitation principale) ».*

Obs N°6 de Mme COHEN de Thiais sur le registre papier de Thiais déclare : *« Une zone à risque dite « installation classée » qui aura un impact catastrophique sur la valeur de nos maisons ».*

Mail N°7 de Mme ECHE de Thiais sur le registre dématérialisé affirme : *« Sans compter les nuisances sonores et le terrible impact négatif sur les valeurs immobilières !! ».*

Mail N°20 de M. (ou Mme) FERRY de Thiais sur le registre dématérialisé déclare : *« Nous y voyons énormément de risques étant donnée les produits explosifs ainsi que la dévalorisation de nos biens avec ce risque ».*

Mail N°22 de M. ALLAIN de Thiais sur le registre dématérialisé a écrit : *« Notre résidence est implantée dans un endroit calme et verdoyant, l'abattage d'arbres et la construction d'un mur va défigurer l'environnement, sans compter la dévaluation des biens ».*

Mail N°25 de M. SAGE de Thiais sur le registre dématérialisé déclare : *« Ce projet nuira également à la valeur de notre patrimoine qui serait dès lors classé zone à haut risque ».*

Mail N°36 de Mme LAFON de Thiais sur le registre dématérialisé a écrit : *« Nous nous opposons à ce projet, pour les raisons suivantes…la dépréciation de la valeur immobilière de notre lotissement ».*

Mail N°38 de M. (ou Mme) BAERT de Thiais sur le registre dématérialisé affirme : *« Et puis la dépréciation de la valeur immobilière du lotissement, j'imagine que vous vous en ficher royalement ! ».*

Mail N°41 de M. MOUN DAOUDA de Thiais sur le registre dématérialisé a écrit : *« Nous risquons d'avoir une dévaluation de nos biens ».*

Mail N°44 de M. (ou Mme) BASSALER de Thiais sur le registre dématérialisé a écrit : *« Somme toute, si l'on ajoute à cela la dépréciation de notre patrimoine immobilier, on ne peut qu'être farouchement opposé à ce projet tel qu'il se présente à ce jour ».*

Mail N°46 de M. (ou Mme) SAINT LEGER de Thiais sur le registre

dématérialisé déclare : *« Je ne veux pas que ma maison dévalue à cause d'une bombe à retardement en face de chez moi ».*

Mail N°49 de M. RIVIERE de Thiais sur le registre dématérialisé affirme : *« le dépôt de bonbonnes de gaz pose des questions de sécurité et de nuisance sonores et visuelles, avec des impacts sur les biens des propriétés des riverains de la Vallée "Verte" (enfin autrefois Verte) de Thiais ».*

Mail N°53 de M. BOISSONNADE de Thiais sur le registre dématérialisé déclare : *« Nous nous opposons formellement à cette étendue du site de la RATP, elle risque fortement d'entraîner une baisse du prix de l'immobilier de proximité ».*

Mail N°54 de M. GRANET de Thiais sur le registre dématérialisé a écrit : *« Propriétaire depuis 2009 je n'aurais jamais acheté ce bien si j'avais su qu'il y avait à proximité un stock de GNV et des compresseurs tournant jour et nuit ! Je suis sûr que si je venais à vouloir revendre ma maison il y aurait beaucoup d'acheteurs potentiels qui se feraient cette réflexion ».*

Mail N°58 de M. AUGER de Thiais sur le registre dématérialisé affirme : *« La dépréciation de notre patrimoine immobilier, qui sera certainement classé en ZHR (Zone à Haut Risque) ne peut que m'opposer à ce projet ».*

Mail N°60 de M. LHUILLERY de Thiais sur le registre dématérialisé a écrit : « *Ce projet nuira également à la valeur de notre patrimoine qui serait dès lors classé zone à haut risque ».*

Mail N°76 de M. (ou Mme) HELLAL de Thiais sur le registre dématérialisé a écrit : *« Zone ATEX, dévaluation du quartier ».*

Mail N°89 de Mme LANCHAS de Thiais sur le registre dématérialisé déclare : *« Plusieurs questions se posent à nous : dépréciation du prix au m² des habitations ».*

Mail N°96 de Mme COHEN de Thiais sur le registre dématérialisé affirme : *« Cette installation, en devenant une zone à risque, entraînera inévitablement un impact catastrophique sur la valeur de ma maison : je demeure … à 500 mètres du dépôt de bus. ».*

Mail N°101 de M. MOREIRA de Thiais sur le registre dématérialisé déclare : *« On peut aussi se poser la question sur la dévaluation de notre patrimoine immobilier suite à ces travaux, La Ratp a-t-elle pensé à une compensation financière ?».*

Mail N°107 de Mme GRIMALDI de Thiais sur le registre dématérialisé a écrit : *« Je viens de signer un compromis de vente d'une maison juste à côté de ce projet à Thiais et honnêtement ça remet en question mon achat !».*

Mail N°117 de Mme CAREME de Thiais sur le registre dématérialisé affirme : *« Ce projet va entraîner une hausse de nos assurances habitations ainsi qu'une dévalorisation de notre maison ».*

Mail N°131 de M. VAN DEN ABEELE de Thiais sur le registre dématérialisé a écrit : « *Les riverains déjà installés doivent-ils, sans pouvoir réagir, subir une implantation qui les met face à un risque industriel considérable et à une dépréciation de leurs conditions de vie et de leur patrimoine ?».*

Mail N°134 de Mme FENG de Thiais sur le registre dématérialisé a écrit : *« Toute la zone pavillonnaire, Thiais Village deviennent une zone à risques De plus ce projet entraîne une dévalorisation de nos biens ».*

Mail N°138 de M. SEBBAH de Thiais sur le registre dématérialisé déclare : *« Perte de valeur importante de nos biens ».*

3.2.7.2.Synthèse des éléments du dossier relatifs à ce thème

A la connaissance du commissaire enquêteur, aucune pièce du dossier mis à l'enquête ne fait état d'une dévalorisation ou d'une dévaluation des biens immobiliers situés à proximité de ce dépôt de bus RATP.

3.2.7.3. Question complémentaire du commissaire enquêteur

Question n° 1 : La RATP peut-elle fournir des éléments (ou des statistiques) sur des dépôts ayant déjà fait l'objet d'une conversion GNV. Quelle a été l'évolution de l'immobilier à proximité de ces dépôts (notamment selon les statistiques des chambres des notaires).

3.2.7.4. Avis et commentaires de la RATP, maître d'ouvrage

Rappel du contexte du site d'un point de vue urbanisme

Le site RATP existe depuis les années 1970. Le site s'est installé dans une zone prévue à cet effet au niveau du règlement du PLU. Cette zone autorise la création d'installations classées pour la protection de l'environnement soumise au régime de l'autorisation.

Comme indiqué dans la thématique 1, les risques associés à la mise en œuvre de la technologie GNV ont été étudiés. Les dispositions prises à la conception, les dispositions techniques et organisationnelles définies permettent de contenir les effets dangereux au sein des limites du site RATP.

En raison de la faible quantité de GNV utilisé, le site de Thiais ne présente pas de risque industriel et technologique majeur et n'est donc pas soumis au régime dit « SEVESO ». En effet, la capacité présente représente 10% du seuil qu'il faut atteindre pour être concerné par la réglementation SEVESO.

En l'absence de régime SEVESO, aucune mention particulière n'apparaît au sein des actes notariés.

Contexte immobilier

Actuellement, l'immobilier reste convoité dans cette zone pavillonnaire.

La conversion GNV est une amélioration de la qualité de vie générale. Par ailleurs, la végétalisation que la RATP prévoit de compléter et améliorer côté Voie Nouvelle va permettre de réduire l'impact visuel du centre bus, ce qui rendra moins visible les activités du centre bus.

Dans le cadre de la présente réponse, une enquête a été menée au sein de la RATP. En région Ile-de-France, le centre bus de Créteil, au GNV depuis plus de 20 ans, est trop ancien pour que les prix d'acquisition puissent être trouvés via le site https://app.dvf.etalab.gouv.fr/. Ce dernier ne présente que les prix sur la période allant du 1er janvier 2015 au 31 décembre 2019. Le délai de consultation de la chambre des notaires est trop long. Le centre bus de Massy, en cours de mise en service au GNV,

est quant à lui trop récent pour pouvoir exploiter un retour d'expérience sur l'évolution des prix.

Par ailleurs, les autres centres bus GNV implantés ailleurs en France en zone urbanisée ont été recensés. Toutefois, il s'avère que leur conversion date de fin des années 1990 à 2008 (Saint-Herblain, Nantes-Trentemoult, Nantes-Bêle, Bordeaux-Lescure, Toulouse) ou bien pour d'autres, elle est en cours ou trop récente (La Rochelle, Nîmes, Vitrolles,). Aucun retour d'expérience n'est exploitable, dans le délai imparti.

Eléments de réponses aux questions du commissaire enquêteur

Réponse à la question n°1 :

Dans le délai imparti de réponse, la RATP n'a pu trouver de site équivalent avec des données rapidement accessibles.

3.2.7.5.Appréciations du commissaire enquêteur

Il est effectivement difficile de recueillir des données récentes sur l'évolution des prix de l'immobilier à proximité des centres bus de la RATP.

Tout laisse à penser cependant que la pression immobilière continue en petite couronne parisienne ainsi que la végétalisation que la RATP prévoit de compléter et améliorer côté Voie Nouvelle permettant de réduire l'impact visuel du centre bus et rendant de ce fait moins visible les activités du centre bus ne devraient pas aller dans le sens d'une dévalorisation des biens immobiliers situés à proximité de ce centre bus mais au contraire aller dans le sens d'une plus-value de l'immobilier.

3.2.8. Thème n° 8 relatif aux impacts du projet sur les circulations aux abords du projet

3.2.8.1. Analyse et synthèse des observations écrites relatives à ce thème

Mail N°4 de Mme SALA de Thiais sur le registre dématérialisé affirme : *« Impact circulation voie nouvelle : Nous souhaitons que la RATP précise son projet d'accès au niveau de la voie nouvelle. Aujourd'hui, cette zone est boisée et nous craignons la « bitumisation » de cette partie.*
Quels seraient les accès concernés au niveau de la voie nouvelle : accès pompier et poste de livraison GRT Gaz ?
Nous souhaitons que la RATP explique l'absence d'un mur coupe-feu 4H autour du poste GRT gaz au niveau de la voie nouvelle alors que ce mur serait présent au niveau de son site.
Nous souhaitons également que la RATP mentionne dans son projet l'impact pour la circulation et stationnement des véhicules sur la voie nouvelle ».

Mail N°15 de M. HUNTER de Thiais sur le registre dématérialisé déclare : *« En outre ' la voie nouvelle, à l'origine un petit chemin, encore voie sans issue, verrait des allées et venues incessantes de voitures avec la création d'un nouveau parking pour le personnel RATP ».*

Mail N°29 de M. REGNARD de Thiais sur le registre dématérialisé a écrit : *« En effet, la voie nouvelle est bordée d'habitations, les enfants y jouent, les familles s'y promènent en toute sérénité, les usagers des transports publics l'empruntent, les cyclistes s'y multiplient, c'est un accès privilégié entre plusieurs zones d'habitations et les transports ainsi que le centre commercial Thiais Village ».*

Mail N°67 de M. (ou Mme) KATZENELSON de Thiais sur le registre dématérialisé déclare : *« Je ne sais pas quel sera le nouvel accès au parking mais je demande à ce que la Voie Nouvelle reste un lieu d'entrée dans notre quartier paisible et végétal et qu'on fasse en sorte de préserver les arbres de part et d'autre du grillage actuellement existant ».*

Mail N°76 de M. (ou Mme) HELLAL de Thiais sur le registre dématérialisé a écrit : *« Impact circulation voie nouvelle avec l'entrée du parking RATP ».*

3.2.8.2. Synthèse des éléments du dossier relatifs à ce thème

Pièce 19-2123 DDAE RATP Partie 3 - Etude Incidence – Pages 34 et 35

1.1.5.2 Circulation routière
La commune de Thiais est située en bordure de l'A86 : rocade autour de Paris qui passe au nord de la commune et contourne au sud le Cimetière Parisien.
Différentes routes nationales desservent la commune : RN186, RN305, RD7, RD64 (borde la commune au sud) et les RD60 et RD125 traversent le centre de Thiais et cumulent les fonctions de voie de distribution et de desserte.
Des voies communales et privées : un réseau de transit et de distribution regroupe les grands axes de circulation de la ville. Un réseau de voies communales et privées dessert les habitations.
Les principales installations du site sont bordées par les axes de circulation présentés dans le tableau suivant. Les données concernant le trafic moyen journalier provient du portail de l'information géographique du Val-de-Marne.

Axe de circulation	Côté du site	Trafic moyen journalier annuel	Dont Poids Lourds
D86	Nord	33 090 *(2014)*	2 210 (6,7 %)
A86	Nord (190 m)	149 600 *(2011)*	Non renseigné
Rue du Bas Marin (D153)	Ouest	8 485 (2016)	983 (11,6 %)
Voie Nouvelle	Est	Desserte locale lotissement à proximité du site (considéré comme 300)	

Tableau 8 : Axes routiers à proximité du site

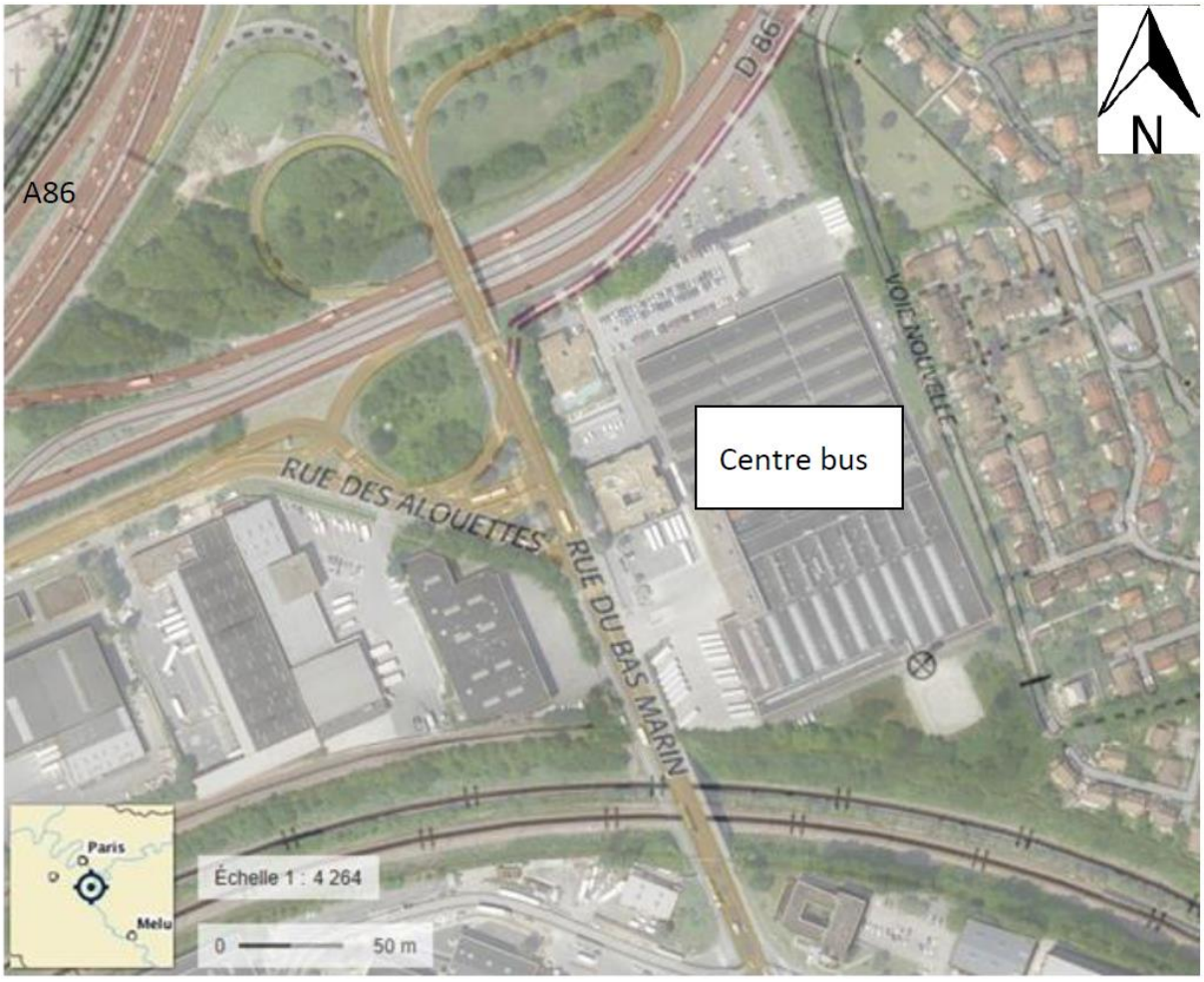


Figure 10 : Axes routiers à proximité du site

Aujourd'hui, le centre bus de Thiais peut accueillir jusqu'à 240 véhicules légers, essentiellement du personnel et sa flotte de bus se compose de 214 bus, dont 112 articulés. Ponctuellement, un camion de livraison vient dépoter du gasoil sur le site. Actuellement le trafic imputable au Centre Bus de Thiais représente 5,4% du trafic moyen de la rue du Bas-Marin.
La capacité de places de remisage de bus du Centre Bus de Thiais sera de 263 places au maximum. Le trafic imputable au centre bus sera donc au maximum de 240 VL, 263 bus et 1 PL par jour, ce qui représente 504 véhicules, soit 6% de trafic actuel de la rue du Bas-Marin.

Pièce 19-2123 DDAE RATP Partie 3 - Etude Incidence – Page 150

2.8.3 Incidences sur le trafic routier
Le projet en lui-même (passage du Centre Bus au GNV), n'induira pas de modification du trafic routier, cependant l'augmentation de la capacité de remisage du Centre Bus pourra conduire à des rotations et entrées/sorties de bus légèrement plus importantes (de l'ordre de 28 entrée/sorties supplémentaires par jour).

L'avitaillement des bus de type charges lentes permet de réaliser l'opération la nuit, contrairement au gasoil, où l'avitaillement se fait de manière instantanée, nécessitant ainsi la présence d'une personne. Ce mode de charge, associé à des pistes de charge rapide permet d'éviter les files d'attente à l'extérieur du site lors des pics de retour car les bus vont s'avitailler en charge lente au lieu d'attendre qu'un poste de charge rapide se libère.

3.2.8.3. Question complémentaire du commissaire enquêteur

Question n° 1 : Il est indiqué dans le dossier que : « l'augmentation de la capacité de remisage du Centre Bus pourra conduire à des rotations et entrées/sorties de bus légèrement plus importantes (de l'ordre de 28 entrée/sorties supplémentaires par jour) ». Cette augmentation aura-t-elle des répercussions sur la sécurité et la tranquillité des riverains, d'autant qu'il est précisé que les opérations d'avitaillement pourront, pour le GNV être réalisées de nuit !

3.2.8.4. Avis et commentaires de la RATP, maître d'ouvrage

Réponse à la question n°1 :

La RATP souhaite préciser qu'aucune circulation ni de bus ni de véhicules légers n'est envisagée sur la Voie Nouvelle.

Cette Voie Nouvelle restera accessible :

- Pour les pompiers
- Et pour un véhicule léger ou utilitaire au niveau du début de la Voie Nouvelle (zone nord est) pour les contrôles d'exploitation et de maintenance des ouvrages présents sur la parcelle GRTgaz. Il s'agit d'une fréquentation occasionnelle.

L'accès au centre bus pour les véhicules légers sera situé rue de bas-marin. Cet accès ne sera pas perceptible par les riverains.

A noter également que l'accès portail au sud-est côté Voie Nouvelle sera supprimé au profit de la création d'un talus végétalisé.

3.2.8.5.Appréciations du commissaire enquêteur

La réponse de la RATP mentionnant qu'aucune circulation ni de bus ni de véhicules légers n'est envisagée sur la Voie Nouvelle est de nature à rassurer les riverains sur les problèmes de circulation parfois évoqués.

J'ai également noté que l'accès portail au sud-est côté Voie Nouvelle sera supprimé au profit de la création d'un talus végétalisé ce qui va également dans le sens d'une diminution des flux observés dans ce secteur.

3.2.9. Thème n° 9 relatif au respect de la réglementation existante

Cinq observations ont mis en doute le fait que la RATP respectait bien la réglementation existante

3.2.9.1. Analyse et synthèse des observations écrites relatives à ce thème

Obs N°6 de Mme COHEN de Thiais sur le registre papier de Thiais a écrit : « *Distance du projet par rapport à la proximité des maisons* ».

Obs N°7 de M. BOUXIN de Thiais sur le registre papier de Thiais a écrit : « *Les stations GNV sont soumises à 2 réglementations : ICPE et ATEX. Dans ICPE il y a un critère de distance de sécurité qui n'est pas respecté ici. En effet, les maisons sont beaucoup trop proches* ».

Mail N°37 de M. (ou Mme) BOUXIN de Thiais sur le registre dématérialisé affirme : *« La règlementation ICPE n'est pas respectée concernant les distances de sécurité. L'extrême proximité (moins de 30 m) de la zone pavillonnaire Vallée verte et Green Valley (plus de 250 maisons) ».*

Mail N°51 de M. SONTAG de Thiais sur le registre dématérialisé déclare : *« L'engagement que les niveaux sonores générés par l'ensemble des activités respectent les valeurs réglementaires en limites de propriété et en ZER n'est pas assez ambitieux vis à vis de la situation sonore de la zone. Le respect de la réglementation est le minimum garanti. Comme la RATP est soucieuse de maintenir ses bonnes relations de voisinage elle doit se définir des objectifs plus ambitieux et définir des seuils qui vont au-delà de la réglementation ».*

Mail N°53 de M. BOISSONNADE de Thiais sur le registre dématérialisé déclare : *« le PPRT (plan de prévention des risques technologiques) a-t-il été prévenu de cette installation. C'est une institution créée par la loi "risques" du 30 juillet 2003. Ils participent à la politique de maîtrise des risques sur les territoires accueillant des sites industriels à haut risque, sites correspondants au régime "Seveso". Ils sont là pour résoudre les situations difficiles en matière d'urbanisme (si les pavillons sont trop près du site, ils seront dans un secteur d'expropriation possible) ».*

Mail N°56 de M. AUBERT de Thiais sur le registre dématérialisé déclare : *« De plus avec l'aéroport d'Orly attenant. Nous risquons d'être classés en zone SEVESO ».*

Mail N°58 de M. AUBERT de Thiais sur le registre dématérialisé déclare : *« La dépréciation de notre patrimoine immobilier, qui sera certainement classé en ZHR (Zone à Haut Risque) ne peut que m'opposer à ce projet ».*

Mail N°74 de M. (ou Mme) CUVILLIEZ de Thiais sur le registre dématérialisé a écrit : *« Après lecture des pièces du dossier je ne vois nullement le classement SEVESO découlant de la modification de la zone ».*

Mail N°100 de M. (ou Mme) SICHET de Thiais sur le registre dématérialisé déclare : *« Il me semble également que du point de vue du code de l'urbanisme le dossier prenne quelques raccourcis. Containers de stockage et containers insonorisés relèvent du régime du permis de construire dès lors que leur installation est pérenne. De même, un point particulièrement important doit être souligné avec l'article UF11 du PLU de la ville de Thiais. En effet, celui-ci prévoit que « les clôtures participent à la qualité des espaces urbains et sont en rapport avec l'espace public. Leurs matériaux,*

leurs couleurs doivent s'harmoniser avec les clôtures situées à proximité ». Les clôtures ne peuvent dépasser 2,00 m de haut à l'alignement et les parties plaines de clôture situées à l'alignement ne peuvent excéder 0,90 m de hauteur. Le projet qui prévoit l'édification d'un mur coupe-feu de 4 m de haut à l'alignement de la Voie Nouvelle est donc en contradiction avec l'article UF11 ».

Mail N°76 de M. (ou Mme) HELLAL de Thiais sur le registre dématérialisé a écrit : *« Impact circulation voie nouvelle avec l'entrée du parking RATP »..*

3.2.9.2. Synthèse des éléments du dossier relatifs à ce thème

Pièce 19-2123 DDAE RATP Partie 3 - Etude Incidence – Page 47

1.1.8 PPRT et servitudes d'utilité publique

1.1.8.1 Plans de Protection des Risques Technologiques

Les plans de prévention des risques technologiques (PPRT) ont été institués suite à la catastrophe de l'usine AZF de Toulouse de 2001 par la loi n°2003-699 du 30 juillet 2003 relative à la prévention des risques technologiques et naturels et à la réparation des dommages.

Ils ont pour objectifs de résoudre les situations difficiles en matière d'urbanisme héritées du passé et de mieux encadrer l'urbanisation future.

Dans le but de protéger les populations présentes et futures s'installant à proximité des sites Seveso seuil haut, les PPRT peuvent définir notamment :

- Des zones de maîtrise de l'urbanisation future ;
- Des secteurs de mesures foncières pour l'existant (expropriation, délaissement) ;
- Des zones de prescriptions sur l'existant (désormais limitées aux logements).

Il n'y a pas de PPRT prescrit sur la ville de Thiais.

Les PPRT les plus proches du site sont présentés dans le tableau suivant :

Entreprise	Date d'approbation	Distance entre les sites et direction	Communes concernées
EFR France (ex DELEK France)	30/03/2015	3,5 km Nord-Est	Vitry-sur-Seine
Société Pétrolière du Val-de-Marne (SPVM)	20/07/2016	3,4 km Sud-Est	Villeneuve-le-Roi

Tableau 12 : PPRT les plus proches du Centre Bus de Thiais

Il n'y a donc pas de prescription particulière liée à un PPRT applicable au centre Bus de Thiais.

Pièce 19-2123 DDAE RATP Partie 3 - Etude Incidence – Annexe C4 : Zonage PLU et règlement applicable

3.2.9.3. Questions complémentaires du commissaire enquêteur

Question n° 1 : Quels sont les critères d'un classement d'une installation à risque en zone SEVESO. Ce dépôt risque-t-il, à terme, être classé en zone SEVESO ?

Question n° 2 : Un mur de 4m de hauteur à l'alignement de la voie nouvelle est-il compatible avec le règlement du PLU de la ville de Thiais ?

3.2.9.4. Avis et commentaires de la RATP, maître d'ouvrage

Préambule

Le projet se conforme en tous points au PLU de la commune de THIAIS (zone UFa). Par ailleurs, il est important de rappeler que le projet a fait l'objet d'un permis de construire N° 094 073 19 C1010 déposé le 11 avril 2019 et accordé par la Préfecture du VAL-DE-MARNE le 31 juillet 2019.

Eléments de réponses aux questions du commissaire enquêteur

Réponse à la question n°1 et clarification sur le statut SEVESO :

Il est nécessaire de clarifier la notion de site soumis au régime dit « SEVESO ».

La réglementation des installations classées pour la protection de l'environnement définit plusieurs régimes allant du moins important (déclaration) au plus important (autorisation), le régime de l'enregistrement étant intermédiaire.

Le régime de l'autorisation prévoit plusieurs statuts :

- L'autorisation environnementale « simple »,
- L'autorisation Seveso seuil bas,
- L'autorisation Seveso seuil haut

Le site relève du statut autorisation environnementale simple.

Le législateur a voulu introduire ces notions afin d'harmoniser la réglementation nationale avec la réglementation européenne et afin de réglementer plus spécifiquement les différents statuts.

La notion de PPRT (plan de prévention des risques technologiques) apparue dans les observations n'est rattachée qu'aux sites « Seveso seuil haut » pour lesquels des effets (thermiques, surpression, toxiques) sur l'homme sont possibles.

Les PPRT sont des outils de maîtrise de l'urbanisation autour de ce type de site afin d'éviter les conséquences malheureusement observées sur le site AZF à Toulouse.

En raison de la faible quantité de gaz stocké sur le site, le centre bus objet de la présente enquête publique n'est aucunement concerné par l'application de cette réglementation.

Le projet GNV vient effectivement modifier la situation administrative du site (anciennement soumis à déclaration). Le site du projet sera soumis à autorisation « simple » au titre de la rubrique 1413-1 de la nomenclature ICPE pour l'activité de remplissage de réservoirs alimentant des moteurs. **Cette rubrique ne dispose pas de seuils Seveso.**

Le projet GNV viendra rajouter également une rubrique au régime de la déclaration pour la quantité de gaz inflammables présente dans les installations.

A noter que le site disposera d'un inventaire d'environ 1,670 t, inventaire réduit au minimum pour répondre au besoin de la charge rapide dans le cadre de l'exploitation du centre bus.

Le libellé de la rubrique est repris ci-dessous :

N°	Désignation de la rubrique	Régime [1]
4310	Gaz inflammables catégorie 1 et 2. La quantité totale susceptible d'être présente dans les installations y compris dans les cavités souterraines (strates naturelles, aquifères, cavités salines et mines désaffectées) étant : 1. Supérieure ou égale à 10 t 2. Supérieure ou égale à 1 t et inférieure à 10 t *Quantité seuil bas au sens de l'article R. 511-10 : 10 t* *Quantité seuil haut au sens de l'article R. 511-10 : 50 t*	A DC

Ce libellé indique que la limite déclenchant le premier seuil SEVESO correspond à un inventaire présent de 10 t. la RATP dispose d'un inventaire très inférieur à ce seuil.

Outre le fait qu'il n'est pas possible de multiplier la flotte de bus GNV par un facteur 6 (correspondant à l'atteinte du seuil Seveso seuil bas) pour des raisons de capacité du site, tout changement de seuil de stockage (non envisagé car inutile pour les besoins d'exploitation), nécessiterait d'initier un nouveau processus réglementaire.

Réponse à la question n°2 : comme indiqué dans le préambule ci-dessus, le projet a été validé et est compatible avec le règlement du PLU de la commune de Thiais.

3.2.9.5.Appréciations du commissaire enquêteur

Je souscris pleinement au fait que le seuil SEVESO parfois évoqué est très loin d'être atteint et que les modifications envisagées relèvent de l'autorisation environnementale simple.

Il n'est par ailleurs absolument pas démontré que les installations projetées soient en contradiction avec la réglementation concernant le PLU de Thiais.

3.2.10. Thème n° 10 relatif aux autres thématiques abordées

Ce thème regroupe les observations relatives à des interrogations ou réflexions qui n'ont pas été traitées dans les thèmes 1 à 9 abordés précédemment.

3.2.10.1. Analyse et synthèse des observations écrites relatives à ce thème

Déplacement du poste GRT/GAZ implanté sur l'espace vert situé en entrée de ville :

Cet item a déjà été abordé précédemment sous l'angle des espaces verts :

Obs N°1 de M. DELL'AGNOLLA maire de Thiais, sur le registre papier de Thiais a écrit : « …*déplacement du poste GRT/GAZ implanté sur l'espace vert situé en entrée de ville. En effet, un tel édicule technique disgracieux et imposant ne pourrait que défigurer l'aménagement urbain par la disparition d'arbres et d'espaces verts sur l'importante et notable (?) Avenue de Versailles en entrée de ville* ».

Obs N°2 de M. DELL'AGNOLLA maire de Thiais, sur le registre papier de Thiais a écrit : « *Or GRT Gaz prévoit d'édifier un édicule technique de plus de 6 mètres de long et de 3 mètres de haut, un véritable « bunker » en béton…, C'est la raison pour laquelle je vous demande de bien vouloir reconsidérer cet aspect de votre projet en déplaçant l'implantation de ce poste GRT Gaz, de quelques mètres, sur le parking de la RATP* ».

Mail N°15 de M. HUNTER de Thiais sur le registre dématérialisé déclare : *La zone RATP est suffisamment vaste pour que le bunker soit installé de l'autre coté (rue du bas marin) ou il serait ainsi un peu plus éloigné des habitations et ses dimensions et contenance doivent être revus au minimum de moitié pour en diminuer le risque ».*

Edifier la station de compression du gaz et l'approvisionnement des bus en GNV sur un autre terrain que le terrain actuel :

Mail N°4 de Mme SALA de Thiais sur le registre dématérialisé affirme : *« Impact circulation voie nouvelle : Nous souhaitons que la RATP précise son projet d'accès au niveau de la voie nouvelle. Aujourd'hui, cette zone est boisée et nous craignons la « bitumisation » de cette partie.*
Quels seraient les accès concernés au niveau de la voie nouvelle : accès pompier et poste de livraison GRT Gaz ?
Nous souhaitons que la RATP explique l'absence d'un mur coupe-feu 4H autour du poste GRT gaz au niveau de la voie nouvelle alors que ce mur serait présent au niveau de son site.
Nous souhaitons également que la RATP mentionne dans son projet l'impact pour la circulation et stationnement des véhicules sur la voie nouvelle ».

Mail N°69 de M. TERRAIL de Thiais sur le registre dématérialisé affirme : *En tant qu'habitant de la Vallée Verte à Thiais je m'oppose à la construction d'un dépôt/ réserve de gaz Naturel tel que décrit dans cette enquête publique. Etant bien informé en tant qu'ingénieur automobile des risques associés à cette technologie, je souhaite que cette structure soit construite dans une zone éloignée de toute habitation et de toute voie fréquentée par piétons et vélos ».*

Mail N°70 de Mme GUILLET de Thiais sur le registre dématérialisé affirme : « *Pouvez-vous nous dire quelles seraient les conséquences de l'installation d'un parc au gaz naturel pour véhicules si proche d'une zone pavillonnaire dans THIAIS ? Serait-il possible de la faire plutôt dans une zone industrielle ?».*

Mail N°88 de Mme GRANON de Thiais sur le registre dématérialisé affirme : « *D'autres*

dépôts doivent être prêts à recevoir ce genre d'infrastructures ?».

La sécurité serait mal assurée et ne tiendrait pas compte du risque terroriste :

Obs N°6 de Mme COHEN de Thiais, sur le registre papier de Thiais a écrit : « *Je m'interroge sur les points de danger suivants : Risques terroristes* ».

Obs N°9 de Mmes ABDO et LARY et M. GASSER de Thiais, sur le registre papier de Thiais ont écrit : « *Risques terroristes* ».

Mail N°101 de M. MOREIRA de Thiais sur le registre dématérialisé déclare : *« Avec la liste de tous ces nouveaux dangers, on peut devenir parano, un risque qui n'est pas identifié dans l'étude de la Ratp, c'est l'acte terroriste avec tout ce Gaz stocké on peut se poser la question, surtout lorsque que le site en question se trouve du plus grand centre commercial de France, Belle Epine avec ces 140900 m² de surface, de Rungis et de l'aéroport d'Orly ».*

Mail N°135 de M. et Mme BEKE de Thiais sur le registre dématérialisé ont écrit : *« Et nous ne sommes pas à l'abri d'un quelconque attentat terroriste qui pourrait faire énormément de dégâts. Quelles sont les mesures de sécurité prévue pour cela ?».*

La communication sur la tenue de cette enquête publique a été mal faite et/ou la période choisie a été mal choisie :

Mail N°16 de M. MONCEAU de Thiais qui a écrit : « *Ce n'est pas très délicat de faire cette enquête quand les riverains impactés sont en vacances !!* ».

Mail N°64 de Mme LIEOU de Thiais sur le registre dématérialisé déclare : *« Enquête clairement lancée pendant une période où les gens partent en vacances et ne peuvent donc pas se renseigner ou manifester leurs désaccords. Bref vraiment malhonnête de la part de la RATP ».*

Mail N°67 de M. (ou Mme) KATZENELSON de Thiais sur le registre dématérialisé déclare : « *L'aménagement du centre bus aurait dû être l'objet d'un groupe d'information auprès des riverains avec le temps nécessaire pour en prendre connaissance ».*

Mail N°82 de M. LONY de Thiais sur le registre dématérialisé déclare : « *Il est dommage qu'une enquête publique d'une telle importance ait lieu en période estivale quand la population concernée est partie en vacances. Il est donc indispensable de prolonger cette enquête publique au-delà du mois de septembre ».*

Mail N°88 de Mme GUILLET de Thiais sur le registre dématérialisé déclare : « *Totalement contre, aucun tract dans les boites aux lettres de la RATP pour prévenir les riverains qui seront les premiers touchés par cette installation ».*

Mail N°95 de Mme TEIXEIRA de Thiais sur le registre dématérialisé déclare : « *Aucune information de la mairie...pas d'explication ».*

Mail N°106 de M. (ou Mme) MOREAU de Thiais sur le registre dématérialisé déclare : « *Le manque de concertation et de réunions publiques d'explication renforce l'angoisse. Le fait d'organiser tout cela en catimini en début d'été, renforce aussi l'angoisse (et la colère) !».*

Mail N°109 de M. LACAUD de Thiais sur le registre dématérialisé déclare : « *Pas de réunion publique, une enquête publique de 15 jours uniquement et pendant les vacances. Je suis sidéré par un tel mépris pour les citoyens. C'est un vrai scandale. Compte de ces méthodes inacceptables !».*

Mail N°112 de M. (ou Mme DENIS) de Thiais sur le registre dématérialisé déclare : « *Quasiment à la veille de la clôture de l'enquête publique nous apprenons par un simple tract l'installation prochaine d'un dépôt de GNV destiné à « alimenter » les autobus de la RATP. Ce sont des pratiques antidémocratiques d'un autre âge qu'il vous faudra bien un jour prochain abandonner.*
Car en effet, il semblerait qu'une information des habitants du haut de Thiais et en particulier ceux de notre résidence n'ait pas été effectuée normalement, en toute transparence ; il apparaît également que nous n'aurions plus que jusqu'au 16/07/2020 pour nous opposer éventuellement à ce projet, alors même que certains d'entre-nous sont en vacances sans avoir la possibilité d'obtenir des informations complètes et honnêtes de la part des organismes en charges du dossier !».

Mail N°114 de M. ROBILLARD de Thiais sur le registre dématérialisé déclare : « *Tout d'abord nous sommes choqués des conditions dans lesquelles une telle enquête se déroule seulement pendant 15 jours, en catimini et en pleine période de congés. On ne peut pas dire non plus que la publicité de cette enquête ait été satisfaisante.*
Par ailleurs je vous fais remarquer que contrairement à ce qui est indiqué sur le site de la préfecture, la ville de Thiais n'a pas mis à disposition la salle des mariages mais uniquement un rebord d'armoire près de la photocopieuse dans le hall !
Pour toutes ces raisons il est très difficile de prendre connaissance de plus de 350 pages et de plans faisant plus d'un mètre 50 !».

Mail N°116 de M. GUERAISCHE de Thiais sur le registre dématérialisé déclare : « *Nous sommes surpris d'apprendre par les réseaux l'installation prochaine d'un dépôt de GNV destiné à « alimenter » les autobus de la RATP.*
Ne pas communiquer jette le doute sur les risques réellement encourus par les habitants de Thiais !».

Mail N°130 de M. PARTIDA de Thiais sur le registre dématérialisé déclare : « *Cette enquête publique n'est pas réalisée dans des conditions de transparence suffisante !».*

Mail N°135 de M. et Mme BEKE de Thiais sur le registre dématérialisé déclare : « *Nous sommes étonnés de n'être avertis par cette enquête publique seulement 48h avant l'issue de celle-ci. Et pas au courant de la réunion à la mairie !*
Devant un projet d'une telle envergure n'aurait-il pas été judicieux d'en avertir les riverains par courrier suffisamment à l'avance ? De nombreux voisins n'ont pas été avertis de l'enquête en cours !!!».

Mail N°138 de M. SEBBAH de Thiais sur le registre dématérialisé déclare : « *Ce projet demande un peu de réflexion. Il vient seulement de nous arriver en date du 13 juillet 2020 ! De surcroît en période de vacances !*
Nous n'étions absolument pas informés auparavant de ce projet
Dans ces conditions, comment peut-on avoir le recul nécessaire pour juger ».
Mail N°139 de M. COUBARD de Thiais sur le registre dématérialisé déclare : « *M. COUBARD de Thiais a écrit : La moindre des choses est d'informer correctement les habitants à proximité de la zone concernée. Ce n'est pas le cas ! Réunion la 1° quinzaine de juillet, de façon à ce qu'il y ait le moins de monde présent !*
Des informations incompréhensibles par la plupart des habitants.
Impression donnée que l'on fait cela dans le dos de la population. Que ce soient les parties concernées, mais plus grave par le Maire et ses adjoints incapable d'informer

leur population ! Surtout dans un territoire ou la majorité des personnes de cette zone ont voté pour lui.
On s'est bien gardé d'en parler avant les élections !
Ou comment faire passer une information à priori sympathique (Véhicules de transports en commun roulant au gaz), en faisant peur ou en affolant une population qui va se méfier de tout, après ce que l'on vient de vivre !!!

Les moyens d'alarme actuels de la population en cas d'incident grave ou d'accident sur le dépôt ne sont pas ou plus adaptés :

Mail N°9 de M. VIEIRA de Thiais sur le registre dématérialisé a écrit : « *La sirène, un dispositif qui « n'est plus adapté ». L'association des collectivités estime également qu'il faut changer les modalités de communication, c'est-à-dire le déclenchement de la sirène en cas d'accident. Pour Yves BLEIN, le dispositif « n'est plus adapté pour prévenir les populations ». « Tout le monde ne l'entend pas, tout le monde n'est pas en capacité de l'interpréter. Le signal n'est pas assez clair pour permettre aux riverains d'adopter le comportement qu'il faut ou tout simplement de comprendre ce qui se passe », ajoute-t-il.*
Dans ses préconisations, Amaris plaide pour la mise en place du « cell broadcast », un dispositif qui permet aux opérateurs d'envoyer des messages sur tous les mobiles se trouvant dans une zone donnée. Déjà utilisé au Japon ou aux Etats-Unis, ce dispositif a également été réclamé par Pierre-André Durand, le préfet de Normandie, lors de son audition par la mission d'information de l'Assemblée nationale, le 31 octobre dernier. « C'est incontestablement un bon système », estime Yves BLEIN.
Les maires, « pas associés aux cellules de crise » Pour l'association, les collectivités, qui sont pourtant l'un des « maillons clé dans la prévention des risques », ne sont pas assez impliquées. « Aujourd'hui, les élus locaux ne sont pas associés aux cellules de crise » en cas d'accident, déplore le député. « Souvent les habitants se retournent vers la mairie et elles ne peuvent pas leur apporter de réponse ». « Il faut qu'en période crise, les élus soient davantage associés par les autorités préfectorales, par les services de sécurité civile à la gestion de l'accident lui-même. Le maire doit être informé en temps réel et être au cœur des opérations de secours. C'est lui qui est responsable de la sécurité de la population », réclame Yves BLEIN ».

On ne tient pas compte de la présence d'une crèche (16 observations en font mention) qui touche le dépôt :

Mail N°12 d'un ANONYME qui sur le registre dématérialisé a écrit : « *Incroyable de vouloir installer ceci à quelques mètres de la crèche du bas marin !* ».

Mail N°19 de Mme AUGER de Thiais qui sur le registre dématérialisé a écrit : « *Comment peut-on envisager raisonnablement ce projet de réaménagement du centre bus, très dangereux, qui s'inscrit dans un milieu fortement urbain avec une zone pavillonnaire directement en bordure du site et qui plus est une crèche à proximité* ».

Mail N°21 de M. ROUDIL de Thiais qui sur le registre dématérialisé a écrit : « *Tant il est vrai que 2 crèches sont présentes à moins de 200m à vol d'oiseau du site ICPE !*».

Mail N°40 de M. DESPLANCHE de Thiais qui sur le registre dématérialisé a écrit : « *Incompréhension totale d'un projet aussi dangereux dans une zone si peuplée et résidentielle. Une crèche, des habitations !*».

Mail N°42 de Mme FERNANDES de Thiais qui sur le registre dématérialisé a écrit : « *Comment peut-on accepter de faire prendre des risques aux habitations aux crèches*

aux commerces et aux établissements scolaires ... ».

Mail N°56 de M. AUBERT de Thiais qui sur le registre dématérialisé a écrit : « *La pollution sonore et olfactive et la coupe d'arbres affectera tout le secteur résidentiel et la crèche situés à proximité et alentours !*».

Mail N°79 de Mme PETIBON de Thiais qui sur le registre dématérialisé a écrit : « *Une crèche et des habitations à proximité. C'est du grand n'importe quoi !!*».

Mail N°89 de Mme LANCHAS de Thiais qui sur le registre dématérialisé a écrit : « *Plusieurs questions se posent à nous : les risques d'explosion (zone proche crèche, habitations et centre commercial) ...* ».

Mail N°94 de M. GOMARD de Thiais qui sur le registre dématérialisé a écrit : « *Je suis contre cette installation totalement insécure et dangereuse. Cette installation en bordure de résidence, collée à une crèche !*».

Mail N°95 de Mme TEIXEIRA de Thiais qui sur le registre dématérialisé a écrit : « *Je suis contre ce projet…A côté d'une zone pavillonnaire et d'une crèche...* ».

Mail N°104 de M. (ou Mme) PROLONG de Thiais qui sur le registre dématérialisé a écrit : « *Sur la forme ; installer de type de dépôt aussi proche des habitations et aussi proche d'une crèche, me parait très limite voire inconscient !* ».

Mail N°114 de M. ROBILLARD de Thiais qui sur le registre dématérialisé a écrit : « *L'étude de dangers semble méconnaitre et sous-estimer la proximité du centre commercial "Thiais village" et la crèche »* et plus loin *: « Aussi nous demandons : que la crèche soit relocalisée à l'abri d'un éventuel incident »*.

Mail N°119 de M. AUGER de Thiais qui sur le registre dématérialisé a écrit : « *La proximité de crèche, d'écoles, collège, lycée, de centres commerciaux et autoroutes représentent un véritable danger* ».

Mail N°131 de M. VAN DEN ABEELE de Thiais qui sur le registre dématérialisé a écrit : « *Sont absents ou traités de façon plus secondaire les volets sécurité (habitants riverains, mais aussi crèche, …)* ».

Cette enquête ne sert à rien car les travaux ont déjà commencé :

Mail N°49 de M. RIVIERE de Thiais sur le registre dématérialisé a écrit : « *Les travaux de modification du centre de dépôt de bus gasoil de Thiais en centre de dépôt de bus à gaz, en catimini, sans aucun échange avec les riverains, posent question. … Les arbres sont déjà abattus, les travaux vont bon train, nous ne comptons pas. Ceci est proprement scandaleux* ».

Mail N°89 de Mme LANCHAS de Thiais qui sur le registre dématérialisé a écrit : « *Serons-nous réellement entendus ? Les travaux ont déjà commencé. Pourquoi faire une enquête publique alors que tout est déjà joué ?*».

Mail N°101 de M. MOREIRA de Thiais qui sur le registre dématérialisé a écrit : « *Normalement l'enquête publique doit se dérouler du 29 Juin jusqu'au 16 juillet mais les travaux ont commencé jeudi dernier le 9 Juillet. Les ouvriers sont venus préparer le terrain pour installer leur Algeco, c'est eux qui m'ont dit qu'il y en avait pour 2 ans*

de travaux. Vous comprendrez que nous sommes opposés à ces travaux, normalement s'il y a une enquête publique, c'est qu'il doit y avoir discussion, une réponse à nos inquiétudes !».

Mail N°119 de M. AUGER de Thiais qui sur le registre dématérialisé a écrit : « *Les travaux ont déjà commencé alors que l'enquête publique n'a pas encore émis son avis sur la faisabilité du projet. Des arbres de plus de trente ans ont déjà été abattus en plein Week end du 14 juillet, ces arbres devront être remplacés par des arbres adultes. Aucun plan en modélisation 3 D n'a été présenté au public. Tout cela pose vraiment question* ».

Mail N°123 de Mme AUGER de Thiais qui sur le registre dématérialisé a écrit : « *Je ne comprends pas pourquoi les travaux pour le projet RATP ont déjà commencé le 13 Juillet à 7H30 du matin, par l'abattage de tous les arbres trentenaires sur la partie sud de la voie nouvelle, alors que l'enquête publique n'est pas terminée (fin le 16 juillet). Et comme d'habitude, tout en catimini, pendant le pont du 14 juillet.*
De plus des Algecos sont déjà en place au début de la voie nouvelle (Cf. Photos).
Depuis l'abattage, le bruit de la RD86 a augmenté considérablement et on entend plus le chant des oiseaux. Quelle catastrophe !!!!
A quoi sert l'enquête publique si le projet est déjà validé ?
Comme si la décision du préfet du Val du Marne était déjà actée ???
Et sans que l'enquêteur soit au courant.
Il y a un manque de transparence flagrant ».

Mail N°126 de Mme SALA de Thiais qui sur le registre dématérialisé a écrit : « *Nous sommes choqués de constater que les travaux au niveau du site de la RATP ont commencé avant même la fin de l'enquête publique. Les arbres au niveau du futur parking VL ont été en totalité supprimés le 13/07/20. Des Algecos au début de la voie nouvelle ont également déjà été installés.*
Nous constatons que depuis l'enlèvement des arbres au niveau du futur parking VL, nous entendons la circulation routière de la D153 (camion, voiture et moto). La suppression de ces arbres génère dès à présent une nuisance sonore alors même que le futur projet de parking VL n'a pas été réalisé ».

Mail N°131 de M. VAN DEN ABEELE de Thiais qui sur le registre dématérialisé a écrit : « *Sur la manière dont la RATP devance les conclusions de l'enquête : Sur le site, des travaux sont déjà en cours, préjugeant des résultats de l'enquête et de la suite qui sera donnée aux conclusions du commissaire enquêteur. C'est révélateur d'un état d'esprit. Mais, plus grave, l'abattage des arbres par la RATP ne répond vraisemblablement pas au souci de gagner du temps, mais plutôt à la volonté de biaiser les données relatives au niveau sonore du bruit ambiant auquel est aujourd'hui et sera demain confronté tout riverain, de jour comme de nuit. Et cela sans doute dans l'objectif de minimiser les investissements destinés à réduire les nuisances sonores que provoquera la mise en place du GNV !*».

Mail N°137 de M. MONCEAU de Thiais qui sur le registre dématérialisé a écrit : « *A ce jour la RATP a déjà commencé les travaux sans attendre la fin de l'enquête publique !!!».*

3.2.10.2. Synthèse des éléments du dossier relatifs à ce thème

En dehors de la présence de la crèche, le dossier mis à l'enquête ne traite pas de ces autres thématiques.
S'agissant de la crèche **la Pièce 19-2123 DDAE RATP Partie 3 - Etude Incidence** –

y fait allusion notamment :
Page 21 : L'Établissement Recevant du Public le plus proche du projet est la crèche Les Petits Marins – partageant l'adresse du 12 rue Bas Marin (limitrophe au site) ;
Page 45 : Point 4 : émergence inférieure à l'émergence admissible sauf en période nocturne (très légèrement supérieure) dont la cause identifiée est le parking voitures et les bus en stationnement. Cependant, la crèche est fermée en période nocturne.
A noter que depuis cette étude, la RATP a mis en place un plan d'action pour corriger ces non-conformités et qu'une nouvelle campagne de mesures acoustiques est prévue après la mise en service des nouvelles installations. Ces points sont développés dans le paragraphe 2.5.1.2.2 du présent document.
Page 132 : De plus, selon la rose des vents de la commune de Thiais (cf. ci-dessous), les vents dominants soufflent dans le sens sud-sud-ouest vers le nord-nord-ouest. La crèche n'est donc pas sous les vents dominants.

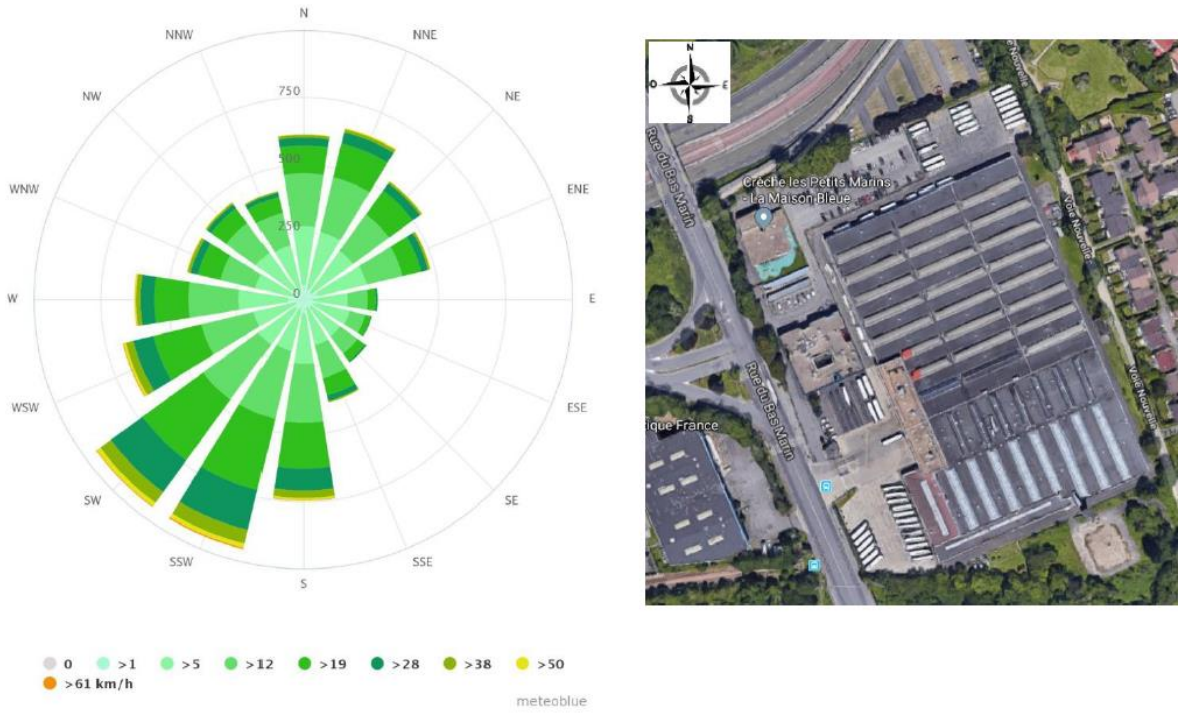


Figure 48 : Rose des vents de Thiais (source : meteoblue) – Visualisation de la situation de la crèche vis-à-vis du site

Page 138 : Phase exploitation après projet :
Le GNV représente une réduction de moitié de la pollution sonore par rapport aux carburants classiques. Les résultats des mesures faites sur des autobus urbains sont de l'ordre de 3 dB d'atténuation, soit 50% de bruit en moins par rapport à la motorisation gasoil. Les bus en circulation seront moins bruyants, notamment lors de leur passage devant la crèche située au sud-ouest du site.
Page 162 : Les activités actuelles susceptibles de présenter des impacts sur l'environnement sont essentiellement les gaz de combustion des bus, cependant les quantités mises en jeu ne présentent pas de risque majeur pour les populations voisines (habitations, crèche).

3.2.10.3. Questions complémentaires du commissaire enquêteur

Question N° 1 : Est-il envisagé de déplacer le poste GRT/GAZ implanté sur l'espace vert situé en entrée de ville ? Avantages et inconvénients.

Question N° 2 : La RATP dispose-t-elle (ou pourrait-elle disposer) d'un autre terrain à proximité de l'actuel dépôt de bus où il lui serait possible d'édifier la station de compression du gaz et l'approvisionnement des bus en GNV ?

Question N° 3 : Le risque terroriste a-t-il été évalué par la RATP pour ce dépôt ? Quels sont les mesures actives ou passives prises ou envisagées pour y faire face ?

Question N° 4 : S'agissant de la publicité de cette enquête, quelles sont les mesures (en dehors des mesures réglementaires) qui ont été prises pour avertir le public de son prochain déroulement ?
La ville de Thiais a-t-elle été associée à cette publicité par des informations à ce sujet sur son site internet ou dans ses diverses publications communales ?

Question N° 5 : En cas d'accident majeur survenant dans le dépôt pouvant avoir des conséquences importantes pour les riverains, quels seront les moyens utilisés pour les avertir des risques encourus et des dispositions à prendre ?

Question N° 6 : Est-il envisagé et/ou possible de déplacer la crèche actuelle sur un autre emplacement du dépôt moins exposé voire en dehors du dépôt ?

Question N° 7 : Sur quels textes la RATP s'est-elle appuyée pour anticiper les travaux d'adaptation de ce dépôt bus au GNV avant même que le commissaire enquêteur ne remette son rapport et que le préfet ne délivre l'autorisation d'exploitation ?

3.2.10.4. Avis et commentaires de la RATP, maître d'ouvrage

Réponse à la question n°1 : comme indiqué dans le thème 1 (Réponse question n°3), le poste GRTgaz sera déplacé.

Réponse à la question n°2 : comme indiqué dans le thème 1 (Réponse question n°2), le déplacement des centres bus RATP existants n'est pas prévu dans le cadre du programme Bus 2025 de transition énergétique.

Réponse à la question n°3 : de façon générale, la RATP met en œuvre toutes les mesures de sécurité pour prévenir le risque de malveillance et protéger l'intégralité de son réseau et l'ensemble de ses sites depuis des décennies. C'est pourquoi le site de Thiais dispose d'un gardiennage 24h/24 (personnel habilité et formé) avec contrôle d'accès et d'une vidéosurveillance sur le site en temps réel. Le site dispose d'un dispositif anti intrusion. Ces dispositions sont conformes au plan Vigipirate.

Par ailleurs, la station de compression et le stockage des bouteilles sont isolés du reste du centre bus par un grillage et une porte d'accès fermée en permanence. Seul du personnel habilité peut y pénétrer.

Réponse à la question n°4 et aux observations rassemblées sous « La communication sur la tenue de cette enquête publique a été mal faite et/ou la période choisie a été mal choisie communication ».

L'enquête publique était initialement prévue en avril 2020. En raison de la période COVID puis du 2ème tour des élections municipales, sa tenue a été décalée par la Préfecture.

Le dossier présenté à l'enquête publique a été établi en toute transparence vis-à-vis des autorités administratives et des populations concernées. Il a été consultable en mairie (communes présentes dans le rayon d'affichage) et accessible par internet durant la période réglementaire.

La RATP a informé de l'ouverture d'une enquête publique conformément aux textes en vigueur.

Par ailleurs, la RATP a engagé, à son initiative, une communication avec les riverains en collaboration avec la commune de Thiais.

Les premiers échanges datent de juin 2019 avec une présentation du projet et visite de site.

RÉUNION RIVERAINS
27 juin 2019
18h30

Le centre bus évolue !

Dans le cadre de la mise en œuvre du programme de transition énergétique Bus2025, la RATP a le plaisir de vous inviter à une visite suivie de la présentation des futurs aménagements du centre bus de Thiais.

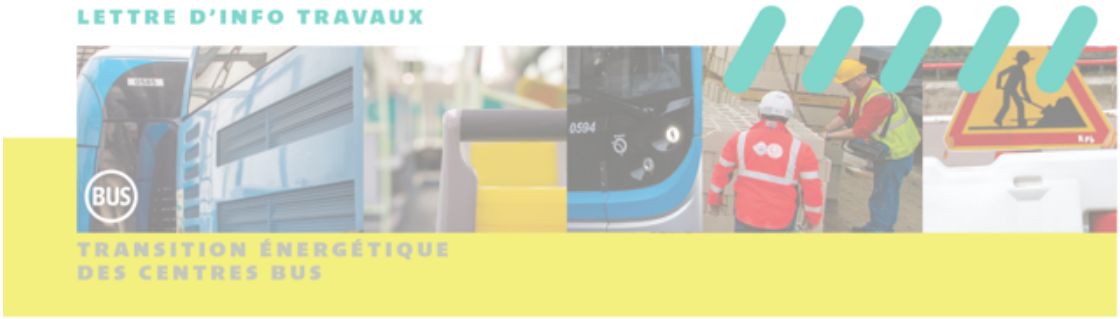
Rendez-vous :
Centre bus de Thiais - 12, rue du Bas Marin.
Merci de confirmer votre présence par mail : sandrine.samb@ratp.fr

(Vous voudrez bien vous munir d'une pièce d'identité le 27 juin, celle-ci vous sera demandée à l'entrée.)

En présence du directeur du centre bus et de l'équipe projet.

bus2025

Une reprise de contact a été réalisée en juin 2020 au travers du courrier ci-dessous



LES TRAVAUX DEMARRENT AU CENTRE BUS DE THIAIS

Mardi 23 Juin 2020

Madame, Monsieur,

Dans votre quartier, le centre bus de Thiais situé au 12 rue des bas Marin va connaître des travaux.

Début juillet 2020, le centre bus crée un **parking à destination de ses salarié.e.s** pour leur permettre d'avoir un meilleur accès à leur lieu de travail.

A la même période, **du 29 juin au 16 juillet 2020**, **une enquête publique** va être également menée par l'Etat. Elle concerne la conversion du centre bus à l'énergie GNV.
En effet, la RATP, avec l'appui d'Île-de-France Mobilités, s'est engagée dans une évolution technologique et écologique majeure, avec la conversion de ses 25 centres bus à l'énergie électrique ou GNV à l'horizon 2025.
Dans votre quartier, le centre bus de Thiais est prévu pour passer au GNV.
Comme annoncé lors des portes ouvertes du 27 juin 2019, les travaux de conversion du centre bus de Thiais au GNV font l'objet d'une procédure d'autorisation des installations classées pour la protection de l'environnement.

Ces travaux démarreront après l'obtention de l'arrêté préfectoral **courant octobre 2020** avec des **premiers bus au GNV prévus pour l'été 2021.**

L'ensemble des travaux se déroulera dans l'enceinte du centre bus.

Nous veillons à minimiser les gênes lors des différentes interventions.

Nous vous remercions d'avance pour votre patience et restons à votre disposition pour vous renseigner.

L'équipe projet

Conformément aux directives gouvernementales, la RATP applique sur ses chantiers les recommandations contenues dans le guide de sécurité sanitaire pour la continuité des activités de la construction en période d'épidémie de coronavirus Covid-19. Ce guide a reçu l'agrément des ministères de la Transition écologique et solidaire, de la Ville et du Logement, des Solidarités et de la Santé, et du Travail.

CENTRE BUS THIAIS
DÉBUT DES TRAVAUX DU PARKING VL : JUILLET 2020
DURÉE ESTIMEE DES TRAVAUX : 4 MOIS

DÉBUT DES TRAVAUX GNV : OCTOBRE 2020
DURÉE ESTIMEE DES TRAVAUX : 12 MOIS

Réponse à la question n°5 :

La gestion de crise s'intègre dans un cadre réglementaire lorsque le site est classé « Seveso seuil haut » dans le cadre duquel ces sites doivent notamment disposer d'une sirène d'alerte.

Dans le cadre présent, le site n'étant pas concerné par la réglementation applicable aux sites « Seveso », aucune obligation relative à l'implantation d'une sirène d'alerte n'est imposée.

Par ailleurs, aucun effet lié à un incident ou accident n'est attendu en dehors des limites de propriété de la RATP (cf. cartographies dans le dossier).

Néanmoins, une procédure d'alerte sera mise en place au lors de la mise en service des installations GNV. Dans ce cadre, l'intervention des pompiers est prévue sur le site sur alerte du centre-bus (Gardien SSIAP 1).

Réponse à la question n°6 :

Comme précisé ci-avant dans le document, les installations GNV du site ont été conçues de manière à limiter l'impact des activités du centre-bus de Thiais sur les riverains (y compris la crèche). Par ailleurs, le projet a été présenté à la direction de la crèche et aucune remarque sur l'aménagement du site n'a été formulée à l'issue de cette présentation.

Le projet tel que présenté est compatible avec son environnement.

Il n'y a pas lieu de déplacer la crèche.

Réponse à la question n°7 :

Les seuls travaux ayant commencé sont ceux concernant le parking VL, qui ne sont pas compris dans le périmètre de l'autorisation environnementale sollicitée par la RATP au titre de l'ICPE soumise à la rubrique 1413 de la nomenclature ICPE.

Plus précisément, ce parking VL a été cité dans le dossier de demande d'autorisation environnementale concernant la rubrique 1413 afin de présenter l'ensemble des aménagements prévus sur le site mais il n'est le siège d'aucune ICPE.

En outre, par un avis n° F-011-18-C-0082 en date du 20 novembre 2018, l'autorité environnementale a considéré que le projet, comprenant le parking, n'avait pas à être soumis à étude d'impact. Ainsi, le parking concerné n'est pas non plus soumis à l'enquête publique relative à l'étude d'impact.

Les travaux relatifs au parking ont donc pu commencer conformément aux dispositions du code de l'urbanisme et du code de l'environnement.

En outre, le nettoyage de l'enfrichement naturel tel que réalisé par RATP ne relève d'aucune réglementation spécifique en ce qu'il n'est pas concerné par la réglementation relative au défrichement.

Par ailleurs, les travaux de nettoyage de l'enfrichement naturel liés au futur parking avaient fait l'objet de communications spécifiques avant leur réalisation auprès des riverains, de la commune et de la Préfecture.

3.2.10.5. Appréciations du commissaire enquêteur

S'agissant de la réponse à la question n°1 :

J'ai bien noté qu'une solution a été trouvée et validée par le maire de Thiais lors d'une réunion le 9 juillet 2020. Le poste GRT/GAZ prévu sur l'espace vert situé en entrée de

ville devrait être implanté sur un terrain GRTgaz déjà occupé par un autre ouvrage au niveau de la rue Vaillant Couturier. Une vanne de sectionnement et un raccord isolant sur la parcelle initialement prévue pour le poste seront installés dans un regard enterré et l'accessibilité permanente de ces organes de sécurité nécessite cependant la création d'une place de stationnement.

S'agissant de la réponse à la question n°2 :

J'ai également bien noté que le déplacement des centres bus RATP existants n'est pas prévu dans le cadre du programme Bus 2025 de transition énergétique.

S'agissant de la réponse à la question n°3 :

Face aux actes de malveillance, l'ensemble des mesures de sécurité prévues par la RATP pour protéger le site de Thiais me paraît adapté aux risques encourus (gardiennage 24h/24 par un personnel habilité et formé, contrôle d'accès et vidéosurveillance sur le site en temps réel, dispositif anti intrusion, etc.). J'ai par ailleurs noté que la station de compression et le stockage des bouteilles sont isolés du reste du centre bus par un grillage et une porte d'accès fermée en permanence de sorte que seul du personnel habilité peut y pénétrer, ce qui renforce la sécurité de l'accès à ce point particulièrement sensible.

S'agissant de la réponse à la question n°4 :

J'observe que si les mesures de publicité réglementaires ont bien été prises, il ne semble pas que les communes concernées (dont spécialement Thiais) aient relayé l'information sur la tenue de cette enquête notamment dans ses publications communales.

A leur décharge, il convient de noter que cette enquête initialement prévue en avril 2020 a été décalée en juillet 2020 suite à la décision de confinement liée au COVID 19 intervenue le 17 mars 2020. De fait l'information a vraiment circulé par le *« bouche à oreille »* et suite aux initiatives de quelques-uns des riverains ayant eu connaissance de cette enquête.

S'agissant de la réponse à la question n°5 :

J'ai bien noté que le site de Thiais n'étant pas concerné par la réglementation applicable aux sites « Seveso », aucune obligation relative à l'implantation d'une sirène d'alerte n'est imposée. J'observe cependant qu'une procédure d'alerte sera mise en place au lors de la mise en service des installations GNV et que dans ce cadre, l'intervention des pompiers est prévue sur le site sur alerte du centre-bus (Gardien SSIAP 1).

S'agissant de la réponse à la question n°6 :

L'étude de l'ensemble des thèmes évoqués précédemment tend à démontrer que les risques encourus sont faibles et/ou maîtrisés. La direction de la crèche, principalement intéressée par les aménagements prévus sur le site n'ayant formulé aucune remarque sur les travaux envisagés, il ne me semble donc pas utile ni même opportun d'envisager son déplacement sur un autre site qui n'offrirait peut-être pas les mêmes avantages (notamment de proximité) aux actuels bénéficiaires.

S'agissant de la réponse à la question n°7 :

J'ai bien noté que les seuls travaux ayant commencé sont ceux concernant le parking VL, qui ne sont pas compris dans le périmètre de l'autorisation environnementale

sollicitée par la RATP au titre de l'ICPE soumise à la rubrique 1413 de la nomenclature ICPE.

Cependant la concomitance de la tenue de cette enquête avec les travaux relatifs au parking entrepris sur le site, ont généré un risque de confusion pour les riverains, de sorte que je considère qu'il aurait mieux valu les débuter après le déroulement de cette enquête.

Nogent sur Marne, le 11 août 2020

Jean, Pierre CHAULET
Commissaire enquêteur

AVIS ET CONCLUSIONS DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR SUR LE PROJET D'ADAPTATION D'UN CENTRE BUS RATP DE THIAIS POUR L'EXPLOITATION D'UN PARC DE BUS GNV

4.1. Objet de l'enquête publique

Afin de pourvoir au remisage et à l'entretien de sa flotte dite MRB (Matériel Roulant Bus), la RATP exploite 25 Centre Bus gérant chacun plusieurs lignes de bus.

Ces centres assurent également les entretiens préventif et curatif de la flotte et la RATP gère elle-même le contrôle technique des véhicules, sur autorisation de la DRIEE.

Avec le projet Bus2025, la RATP s'engage avec l'appui d'Ile-de-France Mobilités dans une évolution technologique et écologique majeure, avec la conversion de son parc en une flotte de 4 600 bus exclusivement composée de matériels à basses émissions à l'horizon 2025. C'est afin de réaliser ce dernier objectif que la RATP souhaite moderniser son centre bus de Thiais pour convertir au GNV l'ensemble de sa flotte y résidant.

De par leur nature, les activités du Centre Bus de Thiais sont soumises à la réglementation des Installations Classées pour la Protection de l'Environnement. Le site est actuellement soumis à déclaration. Le projet modifiera la situation du site vis-à-vis des ICPE le faisant passer à Autorisation.

4.1.1. Nature et caractéristiques du projet

Le projet prévoit l'installation :

- De 56 postes de charge lente de GNV (chargement à la place) ;
- De 4 postes de charge rapide de GNV dont 1 sera shunté pour laisser la piste passante ;
- D'une station de compression permettant d'alimenter :
  - Les postes de charge lente et de réaliser le stockage de GNV en bouteilles.
  - Une installation fixe de stockage tampon constituée de bouteilles de GNV (dédié à la charge rapide) ;

Ainsi que d'un réaménagement du plan de remisage : Le parking VL actuel sera réaménagé pour le remisage des bus. Les autres zones de remisage actuellement existantes seront conservées. La capacité de remisage sera augmentée d'environ 16 % au maximum par rapport à l'existant pour atteindre 263 places de remisage.

A noter que ce projet s'accompagne par la mise en place d'une canalisation de transport de gaz naturel jusqu'à un nouveau poste de livraison (voir § 5.2.1).

Une phase transitoire pendant laquelle les installations gasoil et GNV seront en service simultanément pour assurer le maintien de la continuité de l'activité est à considérer. Le terme de la phase transitoire n'est pas connu avec précision à ce jour, ni la vitesse de renouvellement du parc diesel avec des bus au GNV qui dépend des décisions d'IDF-Mobilités. Cependant, la RATP atteindra l'objectif de remplacement à 100% de la flotte en bus GNV au plus tard en 2034, date prévisionnelle de réforme des derniers bus hybrides diesel du parc.

4.1.2. Cadre juridique

Dans la configuration finale projetée, les installations actuelles de stockage et distribution de gasoil seront conservées dans un premier temps jusqu'à la réforme des bus hybrides, puis seront démantelées lorsque le besoin en charge gasoil n'existera plus.

Pendant la phase transitoire de mise en service des bus GNV, la charge gasoil et la charge GNV coexisteront. Le volume d'activité de la charge gasoil (rubrique 1435) diminuera au fur et à mesure du remplacement des bus gasoil par des bus GNV. Au maximum, le volume de l'activité 1435 sera égal au volume actuel.

À noter que l'arrêt des activités relevant de la rubrique 1435 sera notifié par courrier au préfet du Val de Marne au moins un mois avant, conformément à la réglementation en vigueur.

L'atelier de maintenance, le poste de lavage, la station de traitement des eaux et les locaux techniques/administratifs existants resteront inchangés (exception faite de modifications mineures associées à l'aménagement de nouvelles installations sur le site).

Seule la rubrique nécessitant une **autorisation (A)** justifie la tenue de la présente enquête.

Rubrique	Libellé	Installations (capacité)	Régime
1413.1	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) Le débit total en sortie du système de compression étant : 1. Supérieur ou égal à 2000 m3/h ou si la masse totale de gaz contenu dans l'installation est supérieure à 10 t **Autorisation**	3 postes GNC de charge rapide + 1 poste de secours et 57 postes GNV de charge lente (31 standards et 26 articulés) : débit total en sortie du système de compression de **7000 Nm3/h**	**Autorisation**

4.1.3. La RATP, maître d'ouvrage

Le groupe RATP est le cinquième opérateur mondial de transport public et assure quotidiennement le transport de 16 millions de personnes dans le monde.

La RATP intègre de nouvelles formes de mobilité - mobilité partagée (autopartage, covoiturage), offres en libre-service (vélos, voitures électriques), transport à la demande, véhicules autonomes – afin de proposer une mobilité globale de « porte-à-porte ».

La Régie travaille en étroite collaboration avec Ile-de-France Mobilités, autorité chargée d'organiser, de coordonner et de financer les transports publics des voyageurs de la région.

Le contrat couvrant la période 2016 – 2020 prévoit 8,5 milliards d'euros d'investissements pour moderniser et développer le réseau, dont 4,2 milliards d'euros sur fonds propres. Quatre des 14 lignes de métro sont ainsi en cours de prolongement. Ce plan prévoit également une augmentation de la présence humaine dédiée à l'accueil, à la sécurité et à des services au plus près des voyageurs.

Avec Métro2030, la RATP propose l'un des plus vastes programmes de modernisation du métro depuis sa création. D'ici 2030, chaque composant de chaque ligne va être modernisé dans une approche globale qui mobilise tous les savoir-faire du groupe.

La RATP est aussi un des acteurs clé de la construction du Grand Paris Express qui doublera d'ici 2030 le réseau de métro francilien.

4.2. Avis du commissaire enquêteur

4.2.1. Sur la réalisation du projet

Pour ce projet de transformation du centre bus de la RATP de Thiais en vue de l'exploitation d'un parc de bus GNV, j'ai synthétisé l'ensemble des observations et courriers ainsi que mes propres interrogations en 10 thèmes.

4.2.1.1. S'agissant du thème concernant les risques d'explosion

S'agissant des risques d'explosion dus à la présence de quantités non négligeables de gaz naturel pour véhicules (GNV), sur ce site de Thiais, on ne peut infirmer que le risque zéro

n'existe pas et prétendre le contraire ne serait pas crédible.

Mais par ailleurs toute activité humaine présente des risques et l'actuel centre bus, compte tenu des carburants actuellement stockés sur le site présente également des risques d'incendie non négligeables !

Si le risque zéro n'existe pas, il convient néanmoins en amont de prendre toutes les précautions pour éviter sa survenance tant au niveau des mesures actives qu'à celui des mesures passives.

Or les précisions apportées par la RATP montrent bien que s'agissant d'une installation industrielle, surveillée 24 h/24, les mesures préventives et les sécurités mises en place sont de nature à atténuer considérablement les risques, notamment d'explosion, bien au-delà des précautions ou des surveillances concernant les installations privées qu'ont mentionné certaines observations recueillies au cours de cette enquête (explosion récente de gaz dans une rue de Paris notamment, ou stockage en quantités de matières par nature explosives telles que le nitrate d'ammonium dans l'explosion AZF de Toulouse (300 tonnes de matière) voire dans la récente et catastrophique explosion de Beyrouth (2750 tonnes).

On ne peut donc comparer que ce qui est comparable et même si malgré toutes les précautions prises l'occurrence d'une explosion ne peut être écartée, celle-ci aurait des effets limitées (compte tenu du volume volontairement limité des stockages) et en tout état de cause contenue au périmètre du centre bus actuel sans effets autres que sonores sur la zone pavillonnaire riveraine de ce dépôt.

Je considère donc que les risques d'explosion et/ou d'incendie pour le voisinage, consécutifs à la transformation de ce centre bus en vue de l'exploitation d'un parc bus GNV ne sont pas supérieurs à ceux de la station actuelle et que la survenue notamment d'une explosion, compte tenu de l'ensemble des précautions prises est hautement improbable et aurait des effets limités.

Il n'en demeure pas moins vrai que les mesures préventives mises en place et les conditions de sécurité devront être appliquées avec une extrême rigueur et faire l'objet de fréquents contrôles inopinés.

4.2.1.2. S'agissant du thème concernant les nuisances olfactives

Par nature le gaz naturel étant inodore, il est odorisé, pour des raisons de sécurité permettant de détecter plus rapidement une fuite éventuelle.

Les expériences tirées des sites déjà transformés en GNV montrent que cette transformation n'a pas entraîné de nuisances olfactives spécifiques et à même réduit les nuisances liées au fonctionnement des moteurs de bus.

Je considère donc que cette transformation ne devrait pas entraîner de nuisances olfactives pour l'environnement immédiat, voire devrait améliorer les nuisances olfactives actuellement constatées dues à la combustion des moteurs diésels.

4.2.1.3. S'agissant du thème concernant les nuisances sonores

Dans son mémoire en réponse la RATP s'est engagée à :

- D'une part faire insonoriser ses compresseurs afin de répondre aux niveaux de bruit de 60 dBA en limite de propriété et de 75 dBA à 1 m et de les faire mettre en conformité en cas de non-respect de ces valeurs ;
- D'autre part faire conduire une étude de bruit concernant l'état final permettant de vérifier que les dispositions prévues dans le cadre du projet atteignent l'objectif de

maîtrise des émissions sonores dans les zones à émergences réglementées (réglementation ICPE) et à engager des actions correctives adaptées si des non conformités étaient constatées.

Le strict respect des engagements pris par la RATP devait permettre de limiter les nuisances actuellement évoquées voire les réduire.

J'ai par ailleurs bien noté que : « *Les motorisations de bus GNV sont moins bruyantes (cette motorisation réduit de 50% les niveaux sonores par rapport à un moteur diesel)* ».

Il sera cependant nécessaire que les conducteurs de bus respectent scrupuleusement la réglementation existante notamment tôt dans la matinée ou en soirée (interdiction aux machinistes receveurs d'utiliser le klaxon, ou d'accélérer sans raison apparente au sein du centre bus) de façon à respecter la tranquillité su voisinage. Des consignes permanentes devront être données en ce sens avec rappels voire sanctions éventuelles en cas de non-respect de celles-ci.

Je considère donc que sous réserve que les engagements ci-dessus pris par la RATP soient respectés et que les conducteurs de bus respectent strictement les consignes mises en place les nuisances sonores émanant du centre bus soient contenues et même améliorées par rapport à la situation actuelle.

4.2.1.4. S'agissant du thème concernant les pollutions engendrées et la santé

L'objectif recherché par la RATP en transformant son parc actuel en parc GNV étant de réduire notablement les pollutions atmosphériques liées à ce type de propulsion, il est scientifiquement démontré que cette transformation ne pourrait être que bénéfique pour la santé.

Par ailleurs la RATP ayant précisé qu'un contrôle antipollution continuera à être effectué sur les bus tous les 6 mois par un organisme indépendant accrédité par le COFRAC (Comité Français d'Accréditation), je considère donc que cet objectif devrait être pleinement atteint.

4.2.1.5. S'agissant du concernant les nuisances visuelles et les aménagements paysagers

Les enquêtes ICPE étant des enquêtes environnementales dépendant pour leur conduite et le respect des normes du Code de l'environnement, l'aspect visuel et les aménagements paysagers sont des critères importants dans ce type d'enquête.

Or le public et notamment les riverains de la zone pavillonnaire se sont montrés particulièrement soucieux voire inquiets des conséquences que cette transformation de l'actuel parc de bus en parc GNV pourrait avoir sur leur environnement immédiat et donc sur le dépôt.

Dans leurs observations ils ont notamment fait part des nuisances visuelles constatées et ont profité de cette enquête pour les exprimer et demander à la RATP de les corriger, le centre bus actuel ayant été construit il y a une cinquantaine d'années sans enquête publique compte tenu de la réglementation qui existait alors.

Et donc, même si la présente enquête ne portait que sur le processus de transformation en parc GNV et sur la demande d'autorisation liée, les deux plans ci-dessous fournis par la RATP montrent à l'évidence que celle-ci a tenu compte des critiques exprimées sur ce thème en cours d'enquête publique.

Les évolutions constatées sont donc sensibles et devraient permettre une meilleure insertion paysagère de ce dépôt notamment par rapport à la zone pavillonnaire actuelle. Je souscris donc pleinement aux aménagements proposés consistant à :

- Remplacer les arbres de hauts jets abattus ;
- Renforcer le côté végétal le long de la voie nouvelle ;
- Plantation de plantes grimpantes sur le mur côté remisage au nord du site ;
- Remodelage au sud du merlon engazonné et planté de 2 arbres de haute tige.

Je demande donc à la RATP de respecter sur ce thème strictement ses engagements afin que l'actuel centre bus s'insère le plus harmonieusement possible dans son environnement actuel.

4.2.1.6. S'agissant du thème concernant les effets du projet sur la faune et la flore et sur la biodiversité

Les aménagements paysagers auxquels s'est engagée la RATP, décrits précédemment (remplacement des arbres de hautes tiges abattus et renforcement du bandeau végétal tout le long de la Voie Nouvelle) devraient permettre de préserver la flore et la faune actuelles, certes limitées mais qui sont fort appréciées des riverains.

Je considère donc que les engagements pris par la RATP vont dans le bon sens et sont de nature à répondre aux souhaits des riverains.

4.2.1.7. S'agissant du thème concernant la dévaluation des biens immobiliers des riverains

Je ne considère pas que la transformation prévue en parc bus GNV devrait amener une dévaluation des biens immobiliers des riverains.

J'estime, au contraire, que la pression immobilière continue en petite couronne parisienne ainsi que la végétalisation que la RATP prévoit de compléter et améliorer côté Voie Nouvelle permettant de réduire l'impact visuel du centre bus et rendant de ce fait moins visible les activités du centre bus devrait aller dans le sens d'une plus-value de l'immobilier.

En tout état de cause cette dévalorisation n'a jamais à ce jour été démontrée en proche banlieue parisienne.

4.2.1.8. S'agissant du thème concernant les impacts du projet sur la circulation aux abords du dépôt

Dans son mémoire en réponse, la RATP mentionne :

- Qu'aucune circulation ni de bus ni de véhicules légers n'est envisagée sur la Voie Nouvelle ;
- Que l'accès portail au sud-est côté Voie Nouvelle sera supprimé au profit de la création d'un talus végétalisé.

Je considère donc que ces dispositions sont de nature à diminuer les flux observés dans ce secteur et ont plutôt un aspect positif sur la circulation aux abords du dépôt.

4.2.1.9. S'agissant du thème concernant le respect de la réglementation existante

Les modifications envisagées relevant de l'autorisation environnementale simple, le dépôt même transformé en parc bus GNV n'est pas concerné par la réglementation SEVESO quel qu'en soit le seuil (haut ou bas)

Il n'est par ailleurs absolument pas démontré que les installations projetées soient en contradiction avec la réglementation concernant le PLU de Thiais.

Je considère donc que les réglementations concernant cette transformation du dépôt actuel ont été respectées

4.2.1.10. S'agissant du thème concernant les autres problématiques concernées

Sur les autres problématiques évoquées au cours de cette enquête, je considère :

- Qu'une solution a été trouvée et validée par le maire de Thiais concernant le déplacement du poste GRT/GAZ initialement prévu sur l'espace vert situé en entrée de ville et qui devrait être implanté sur un terrain GRTgaz déjà occupé par un autre ouvrage au niveau de la rue Vaillant Couturier ;
- Que le déplacement des centres bus RATP existants n'est pas prévu dans le cadre du programme Bus 2025 de transition énergétique :
- Que l'ensemble des mesures de sécurité prévues par la RATP pour protéger le site de Thiais me paraît adapté aux risques encourus (gardiennage 24h/24 par un personnel habilité et formé, contrôle d'accès et vidéosurveillance sur le site en temps réel, dispositif anti intrusion, etc.) ;
- Que si les mesures de publicité réglementaires ont bien été prises, il ne semble pas que les communes concernées (dont spécialement Thiais) aient relayé l'information

sur la tenue de cette enquête notamment dans ses publications communales, ce qui est regrettable ;

- Que le site de Thiais n'étant pas concerné par la réglementation applicable aux sites « Seveso », aucune obligation relative à l'implantation d'une sirène d'alerte n'est imposée ;
- Qu'il ne me semble pas utile ni même opportun d'envisager le déplacement de la crèche sur un autre site qui n'offrirait peut-être pas les mêmes avantages (notamment de proximité) aux actuels bénéficiaires ;
- Que les seuls travaux ayant commencé concernent le parking VL, travaux qui ne sont pas compris dans le périmètre de l'autorisation environnementale sollicitée par la RATP au titre de l'ICPE mais qu'il est cependant regrettable que ces travaux aient commencé pendant la tenue de cette enquête générant confusion et incompréhension pour les riverains.

4.2.1.10.1. L'avis de la MRAe

La MRAe a considéré dans son avis que sur la base des informations fournies par le maître d'ouvrage l'adaptation du centre bus RATP de Thiais, présentée par la RATP, n'était pas soumise à évaluation environnementale.

Compte tenu du déroulement de cette enquête publique et des vives critiques sur l'insertion paysagère du dépôt actuel compte tenu des modifications envisagées, **je regrette cette décision et aurai apprécié une évaluation environnementale pour ce projet.**

4.2.1.10.2. L'intervention du maire de Thiais

Comme mentionné précédemment l'intervention du maire de Thiais a été décisive sur le déplacement du poste GRT/GAZ initialement prévu d'être implanté sur l'espace vert situé en entrée de ville.

Sa proposition de déplacer ce poste GRT/Gaz de quelques mètres n'ayant pas été retenue, une réunion qui s'est tenue le 9 juillet, en cours d'enquête, a permis de trouver et valider par le maire de Thiais une autre solution consistant à implanter ce poste sur un terrain GRT/Gaz déjà occupé par un autre ouvrage au niveau de la rue Vaillant Couturier.

4.2.2. Sur le déroulement de l'enquête publique elle-même

A l'issue d'une enquête publique ayant duré 31 jours, il apparaît :

- Que la publicité par affichage a été faite dans les délais et maintenue pendant toute la durée de l'enquête,
- Que les publications légales dans les journaux ont été faites dans 2 journaux paraissant dans le département du Val-de-Marne, lieu d'implantation du projet plus de 15 jours avant le début de l'enquête et répétées dans ces mêmes journaux dans les 8 premiers jours de l'enquête ;
- Qu'un dossier papier relatif à la demande d'autorisation concernant ce projet a été mis à la disposition du public pendant toute la durée de l'enquête dans les locaux de la mairie de Thiais et de la mairie d'Orly aux jours et heures habituels d'ouverture au public des bureaux :
- Que ce même dossier était consultable en ligne et téléchargeable sur le portail internet de la préfecture du Val-de-Marne, autorité organisatrice de l'enquête et siège de l'enquête et consultable sur un poste informatique mis à disposition du public dans cette même préfecture ;

- Qu'un registre d'enquête papier a été également mis à la disposition du public sans les locaux des mairies de Thiais et d'Orly ;
- Que les observations et propositions pouvaient être consultées et consignées sur le registre dématérialisé accessible sur le site internet des services de l'Etat en Val-de-Marne ;
- Que les observations et propositions du public pouvaient également être adressées par correspondance au commissaire enquêteur, avant la fin de l'enquête à la préfecture du Val-de-Marne ;
- Que le commissaire enquêteur a tenu les 3 permanences prévues dans l'arrêté d'organisation de l'enquête, pour recevoir le public ;
- Que tous les termes de l'arrêté préfectoral ayant organisé l'enquête ont donc bien été respectés ;
- Que le commissaire enquêteur n'a à rapporter aucun incident notable qui aurait pu perturber le bon déroulement cette enquête, mais a reçu plus de 65 personnes dans la 2ème permanence de Thiais qui clôturait l'enquête ;
- Que **13** observations, concernant ce projet de demande d'autorisation ont été recueillis dans les registres papier mis en place et **142** observations ont été déposées sur le registre dématérialisé ou envoyée par courriel.

4.3. Conclusions du commissaire enquêteur.

Après avoir examiné l'ensemble des conditions nécessaires à l'adaptation du centre bus actuel de la RATP de Thiais en parc bus GNV,

Je considère pour ce projet :

- Que les risques d'explosions dus au stockage ou à la manipulation du GNV, sans être nuls, sont très faibles dès lors que les mesures préventives mises en place et les conditions de sécurité seront appliquées avec une grande rigueur et faire l'objet de fréquents contrôles inopinés ;
- Que cette transformation en parc GNV ne devrait pas entraîner de nuisances olfactives pour l'environnement immédiat, voire devrait améliorer les nuisances olfactives actuellement constatées ;
- Que les nuisances sonores émanant du centre bus devraient être contenues et même améliorées par rapport à la situation actuelle, dès lors que les engagements pris par la RATP (insonorisation des compresseurs et conduite d'une étude de bruit) seront respectés et que les conducteurs de bus suivent strictement les consignes mises en place ;
- Que l'objectif de réduction de la pollution visé par la RATP en transformant son parc bus en GNV devrait être pleinement atteint ;
- Que sous réserve que la RATP respecte strictement les « souhaits » pris en matière d'aménagements paysagers, le centre bus devrait s'insérer plus harmonieusement dans son environnement actuel ;
- Que ces mêmes « souhaits » de la RATP en matière d'aménagements paysagers devraient avoir des effets bénéfiques sur la flore et la faune présentes sur le dépôt bus actuel ;

- Qu'il n'est pas démontré que la transformation envisagée ait des répercussions sur la dévaluation des biens immobiliers des riverains ;
- Que les dispositions prises sont de nature à diminuer les flux observés et devraient avoir un aspect plutôt positif sur la circulation aux abords du dépôt ;
- Que les réglementations concernant cette transformation du dépôt actuel en parc bus GNV ont été respectées, le site ne relevant pas, par ailleurs de la réglementation SEVESO ;
- Que l'ensemble des mesures de sécurité prévues par la RATP pour protéger le site de Thiais me paraît adapté aux risques encourus ;
- Qu'il ne me semble pas utile ni même opportun d'envisager le déplacement de la crèche sur un autre site ;

Je regrette cependant :

- Que la MRAe n'ait pas jugé opportun de réaliser une évaluation environnementale pour ce projet ;
- Que même si les conditions réglementaires de publicité ont bien été prises (Affichage et insertions dans journaux) les communes concernées n'aient pas suffisamment relayé l'information sur la tenue de cette enquête publique notamment sur leur site internet et/ou dans leurs publications locales ;
- Que des travaux concernant le parking VL aient commencé pendant la tenue de cette enquête générant confusion et incompréhension pour les riverains et explications inaudibles par le commissaire enquêteur.

EN CONCLUSION, je donne donc un **AVIS FAVORABLE** à la **demande d'autorisation environnementale au titre des ICPE** (Rubrique **1413.1** de la nomenclature) déposée par la société RATP en vue de convertir le parc de bus gasoil de Thiais au gaz naturel pour véhicules (GNV) sous la **double réserve** suivante :

RESERVES (Les réserves impliquent un engagement écrit du maître d'ouvrage, si les réserves ne sont pas totalement levées le rapport du commissaire enquêteur devient défavorable)

RESERVE N°1 :

La RATP devra s'engager à remplacer les arbres de hauts jets abattus et à renforcer le côté végétal le long de la Voie Nouvelle ;

RESERVE N°2 :

La RATP devra s'engager à agrémenter de plantes grimpantes le mur côté remisage au nord, et au sud à remodeler, engazonner et planter deux arbres de haute tige sur le merlon pour améliorer le visuel depuis la Voie Nouvelle.

Nogent sur Marne, le 11 août 2020

Jean, Pierre CHAULET
Commissaire enquêteur