



PRÉFET DE LA REGION D'ILE-DE-FRANCE

Direction régionale et interdépartementale de
l'Environnement et de l'Energie d'Ile-de-France

Le **21 SEP. 2015**

Évaluation environnementale des projets

Nos réf : EE-1058-15

Avis de l'autorité environnementale sur le projet de Base logistique urbaine ferroviaire de la ZAC Clichy Batignolles à Paris

Résumé de l'avis

Le présent avis porte sur un projet, sous maîtrise d'ouvrage de la Compagnie Immobilière Elysée Haussmann, de construction d'une base logistique urbaine ferroviaire au sein de la zone d'aménagement concerté (ZAC) « Clichy-Batignolles » dans le 17^{ème} arrondissement de Paris. Le projet consiste en la réalisation d'un bâtiment d'une surface de plancher de 30 836 m², répartie sur six niveaux, en vue de favoriser l'arrivée de marchandises par train au cœur de Paris. La base sera notamment axée autour de l'activité agroalimentaire.

Le projet est localisé à proximité immédiate du futur Palais de justice de Paris. La ZAC « Clichy-Batignolles » et le Palais de justice ont chacun fait l'objet d'une étude d'impact et d'un avis de l'autorité environnementale respectivement le 12 juin 2011 et le 22 juin 2012.

Les principaux enjeux environnementaux du projet sont : les risques naturels et technologiques, l'insertion du projet dans son environnement, les énergies renouvelables, les déplacements et les nuisances associées. L'état initial du site est décrit principalement à partir des données issues des études d'impact de la ZAC et du Palais de justice. Compte tenu des caractéristiques du projet et de sa localisation, l'analyse de certains enjeux aurait gagné à être davantage approfondie et adaptée au projet, notamment sur la pollution.

L'incidence des activités liées à l'exploitation de la base logistique a donné lieu à une modélisation acoustique, intégrant la présence des projets alentours, ce qui est appréciable. Elle conclut à un respect des émergences admissibles sur les bâtiments et les niveaux sonores en limite de site.

Une description plus précise des déplacements générés par le projet aurait néanmoins été utile. L'étude de faisabilité sur le potentiel de développement en énergies renouvelables ne semble par ailleurs pas avoir été réalisée.

L'autorité environnementale recommande de préciser l'analyse des effets du projet et des mesures prévues notamment sur les enjeux suivants : l'énergie, l'insertion paysagère, les risques naturels et technologiques, les déplacements et les nuisances associées, la gestion de l'eau, la pollution des sols.

Avis disponible sur le site Internet de la préfecture de région et de la direction régionale et interdépartementale de l'environnement et de l'énergie d'Ile-de-France

AVIS

1. L'évaluation environnementale

1.1 Présentation de la réglementation

Le système européen d'évaluation environnementale des projets est fondé sur la directive 2011/92/UE du 13 décembre 2011 modifiée relative à l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement.

Les démarches d'évaluation environnementale portées au niveau communautaire sont motivées par l'intégration des préoccupations environnementales dans les choix de développement et d'aménagement. Dans ce sens, l'article R.122-6 du code de l'environnement désigne l'autorité environnementale prévue aux articles L.122-1 et L.122-7.

Pour ce projet, l'autorité environnementale est le préfet de région.

1.2. Présentation de l'avis de l'autorité environnementale

L'avis de l'autorité environnementale vise à éclairer le public sur la qualité de l'étude d'impact et sur la manière dont l'environnement est pris en compte dans le projet, conformément à la directive 2011/92/UE modifiée.

À la suite de l'enquête publique, cet avis est un des éléments que l'autorité compétente prend en considération pour prendre la décision d'autoriser ou non le projet.

Le présent avis de l'autorité environnementale porte sur l'étude d'impact (version de juin 2015) accompagnant le dossier de demande de permis de construire de la base logistique urbaine ferroviaire à Paris. L'étude d'impact comporte une information erronée : l'autorité compétente pour délivrer ce permis de construire est la mairie de Paris et non la DRIEA.

1.3. Contexte et description du projet

Le projet se situe à Paris, dans le 17^{ème} arrondissement, et s'inscrit dans le programme d'aménagement du secteur « Clichy-Batignolles », qui inclut notamment des logements, des activités économiques, des équipements publics, ainsi qu'un grand espace vert. Ce projet urbain fait l'objet de la Zone d'Aménagement Concerté (ZAC) « Clichy-Batignolles » sur un périmètre d'environ 43 hectares.

La ZAC a fait l'objet d'une étude d'impact et d'un avis de l'autorité environnementale le 12 juin 2011. L'avis notait que l'état initial était suffisant et soulignait les objectifs environnementaux ambitieux du pétitionnaire comme sur l'énergie, la gestion des eaux et des déchets. L'autorité environnementale recommandait de compléter l'analyse des impacts au fur et à mesure de l'avancement du projet d'aménagement, notamment sur l'analyse des effets sur la circulation, la localisation des établissements sensibles par rapport aux sites pollués, la délimitation des zones assujetties à des nuisances fortes, la gestion des eaux pluviales.

L'étude d'impact du projet de base logistique mentionne également le futur Palais de Justice de Paris, à proximité immédiate du présent projet, qui a fait l'objet d'une étude d'impact et d'un avis de l'autorité environnementale le 22 juin 2012. L'autorité environnementale avait jugé l'étude de bonne qualité, et noté que l'intégration paysagère du bâtiment, les enjeux de pollution des sols, de dissolution du gypse, de maîtrise des consommations énergétiques, et les déplacements, avaient été pris en compte de manière satisfaisante. S'agissant d'un équipement jugé d'importance vitale par la Préfecture de Police de Paris, un certain nombre de prescriptions s'impose à son voisinage, notamment en matière de sûreté.

Le présent projet a pour objet la réalisation d'un équipement logistique et industriel. Il jouera principalement le rôle de base logistique multimodale et urbaine, en accueillant sur une plate-

forme logistique connectée à la ligne ferrée de la gare saint-Lazare, des flux ferroviaires longue distance de marchandises agroalimentaires, et permettant leur distribution vers des commerces situés dans Paris à l'aide de camions et véhicules légers. L'accès des véhicules se fera par le boulevard Douaumont.

Par ailleurs, le projet comportera des parkings et accueillera des ateliers industriels, d'artisanat et de confection de luxe, (verrerie, cristallerie, maroquinerie, joaillerie), ainsi qu'un équipement de restauration pour le personnel.

Pour la livraison des produits alimentaires, il est prévu une moyenne d'un train par jour de 20 wagons, arrivant vers 2h du matin. Le tonnage moyen journalier approvisionné sur la base sera de 196 T de produits alimentaires, soit plus de 60.000 T estimées par an. La base accueillera aussi le transit de déchets papier et d'emballages, dans le cadre d'une activité de recyclage de l'agence métropolitaine des déchets ménagers (situé à proximité), incluant l'expédition de 40 demi-trains par an, soit 10 000 T/an, de balles de papiers.

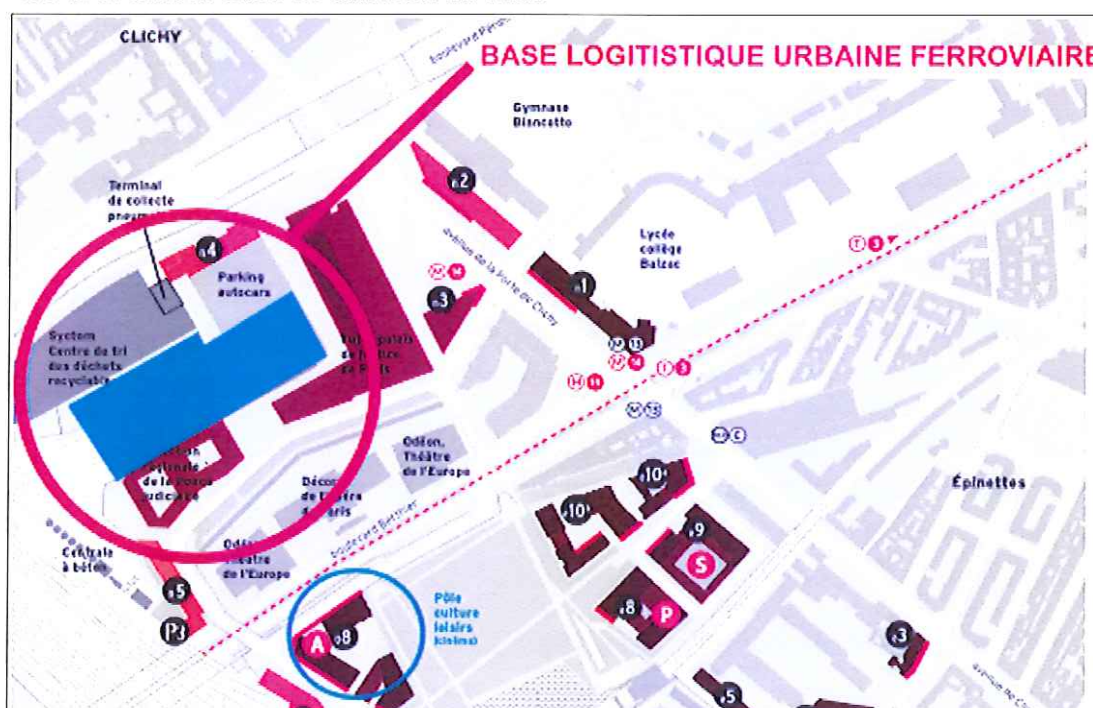
Le projet comportera un bâtiment s'implantant au nord d'une zone délimitée par le boulevard Berthier, le boulevard périphérique, la voie ferrée reliant Clichy à la gare Saint-Lazare, et la porte de Clichy. Enclavée, cette zone d'environ 13 hectares inclut, dans sa partie sud, les ateliers de l'Opéra de Paris, classés monument historique (cf. illustration suivante)

D'une surface de plancher de 30 836 m² et haut de 19,82 mètres, le bâtiment accueillera 1 500 personnes, et comportera :

- en sous-sols, deux parkings destinés à l'activité logistique et au personnel mais aussi à des autocars, bennes à ordures et camions ;
- en rez-de-chaussée, la plate-forme logistique connectée au réseau ferré ;
- trois étages destinés aux activités d'ateliers industriels, d'artisanat et de confection de luxe,
- et une toiture végétalisée.

La plate-forme logistique sera composée d'une plate-forme centrale, encadrée par deux voies ferrées parallèles d'une longueur de 200 m environ chacune. 19 quais sont prévus pour l'accostage des véhicules de distribution.

Le bâtiment comportera, par ailleurs, une extension latérale destinée à la desserte du bâtiment et à la circulation entre les différents niveaux.



Source : étude d'impact

Le calendrier de réalisation prévoit un démarrage du chantier en septembre 2016 et son achèvement en octobre 2018.

2. L'analyse des enjeux environnementaux

L'étude d'impact aborde l'ensemble des thématiques environnementales et inclut une analyse des enjeux, une évaluation des impacts du projet, et la définition de mesures de réduction de ces impacts. Un tableau de synthèse (p 95) qualifie les enjeux (de faible à fort), ce qui est appréciable.

L'état initial du projet est décrit principalement à partir de bibliographies et d'études existantes réalisées dans le cadre du projet d'aménagement du secteur « Clichy-Batignolles » (ZAC, palais de justice). Certaines données, reprises dans l'état initial de la présente étude d'impact, auraient gagné à être actualisées et davantage adaptées au site du projet.

Pour une plus grande clarté de l'étude, les enjeux environnementaux auraient gagné à être présentés de manière plus concise et leur hiérarchisation davantage justifiée. De même, les interactions entre les différentes problématiques environnementales auraient pu être davantage analysées à l'échelle du présent projet.

Enfin, l'autorité environnementale apprécie que l'étude d'impact comporte des conclusions par thématiques, tout en regrettant leur caractère non systématique ou insuffisamment étayé.

Eaux et sols

La description de l'état initial n'est pas optimale, et sur certains enjeux approximative, car elle est fondée sur des données bibliographiques et les diagnostics de sols et eaux souterraines issus des études d'impact de la ZAC Clichy-Batignolles et du projet de Palais de justice, dont elle transpose les conclusions sur le site du présent projet. A titre d'illustration, l'analyse de la pollution des sols réalisée au droit du Palais de justice a conclu que l'état environnemental des sols au droit du site était compatible avec l'aménagement prévu. Le périmètre étant contiguë à celui de la base logistique, le pétitionnaire en déduit que la conclusion est similaire au droit de la base logistique.

L'étude d'impact mentionne bien des concentrations en métaux lourds identifiées (cadmium, cuivre, mercure, plomb et zinc), parfois supérieures aux concentrations observées dans les sols ordinaires et une pollution ponctuelle aux hydrocarbures. Néanmoins, elle ne caractérise pas la qualité globale des eaux et des sols. Aucun relevé ni aucun état des lieux ne semblent avoir été effectués sur le site du projet.

Milieux naturels et continuités écologiques

L'état initial réalisé par le pétitionnaire repose sur des ressources bibliographiques concernant le 17ème arrondissement, sur des investigations de terrain réalisées en 2012 sur le périmètre de la ZAC « Clichy-Batignolles » notamment dans le cadre de l'étude d'impact du Palais de justice, et sur une visite de site réalisée en 2015. Ces éléments ne permettent pas de caractériser précisément la faune et la flore présentes sur le site.

Le site est une zone de remblais, actuellement occupée par les installations de chantier de deux bâtiments prévus à proximité (le futur Palais de justice de Paris, et la future Direction Régionale de la Police Judiciaire). L'étude d'impact mentionne que le site ne forme pas de continuité écologique avec son environnement (chapitre 7.2.2.1.) Les enjeux en termes de biodiversité semblent donc en effet modérés. La présence à proximité du site d'un secteur et d'une liaison reconnus pour leur intérêt écologique dans le schéma régional de cohérence écologique (SRCE) d'Ile-de-France aurait néanmoins pu être prise en considération.

L'étude d'impact souligne que les terrains (friches, emprises ferroviaires) sont particulièrement favorables à la présence du Lézard des murailles (*Podarcis muralis*), espèce protégée au niveau national.

Risques

Le site de la base logistique urbaine ferroviaire présente une sensibilité très forte à l'aléa « remontées de nappe », en raison de la présence d'une nappe d'eau souterraine sub-affleurante. Il est par ailleurs situé dans le périmètre de risque de mouvements de terrain liés à la dissolution du gypse antéludien défini par arrêté inter-préfectoral du 25 février 1977 et dont les dispositions valent plan de prévention des risques approuvé.

Le lien entre le risque d'inondation par remontée de nappe et le risque de mouvements de terrain liés à la dissolution du gypse antéludien n'est néanmoins pas analysé à l'échelle du projet. Or, ces deux risques sont fortement liés et une variation de la nappe peut aggraver le risque de mouvements de terrain liés à la dissolution du gypse antéludien.

Nuisances sonores

L'état initial de l'ambiance sonore repose sur les diagnostics réalisés dans le cadre du projet de ZAC. Ces diagnostics montrent qu'une majorité de riverains sont déjà en zone d'ambiance non modérée (> 65dB de jour, 60dB de nuit), voire en point noir acoustique (> 70dB de jour, 65dB de nuit). L'état initial est globalement satisfaisant. Il n'inclut cependant ni agrégation des résultats de l'ensemble de ces données, ni conclusion sur les nuisances au droit du terrain.

Transports

L'étude d'impact note des flux intenses sur les axes routiers alentours, des difficultés sur la gare ferroviaire de Pont Cardinet (à 800m au sud du site), et une pression importante sur la capacité de stationnement du secteur. Des améliorations de la capacité de stationnement sont prévues dans le cadre du projet de ZAC.

Air

En termes de qualité de l'air, l'étude d'impact s'appuie sur des mesures effectuées par Airparif en 2011 et 2014 sur une station située à 2,7 km de distance du projet. Ces résultats ont été corroborés par une campagne de mesures in situ datant de 2007. Le seuil national de risque sanitaire est dépassé pour ce qui concerne le dioxyde d'azote. L'étude mentionne par ailleurs des données sur l'ozone, mais sans les commenter. Aucune conclusion n'est donnée sur l'acceptabilité de la qualité de l'air globale sur le site.

Des précisions étaient attendues, le projet étant susceptible d'impacter la qualité de l'air.

Énergie et changement climatique

Le réseau de chaleur de la Compagnie Parisienne de Chauffage Urbain (CPCU) alimente le secteur : il existe donc un potentiel de développement de réseaux de chaleur dont la ressource peut être géothermique sur une nappe superficielle.

3. L'analyse des impacts environnementaux

3.1 Justification du projet retenu

L'étude d'impact rappelle utilement les étapes de l'élaboration du projet urbain des Batignolles. Il aurait été intéressant de démontrer comment le projet s'inscrit dans la démarche de labellisation d'écoquartier du secteur Clichy-Batignolles.

La compatibilité du projet avec les documents de planification d'échelle supérieure est présentée. L'étude aurait néanmoins pu rappeler de manière plus claire et pédagogique les grands objectifs d'aménagement et de développement durable auxquels peut répondre la reconstitution d'un pôle dédié à la logistique urbaine raccordé au réseau ferré, en matière notamment d'approvisionnement de la capitale, de préservation d'emploi, de maîtrise des consommations énergétiques et de la pollution, etc.

Enfin, il est indiqué, en début de chapitre sur les impacts, que des mesures d'évitement, de réduction, de compensation et leur budget sont développées au sein de chaque thématique néanmoins, aucune variante ni mesure d'évitement n'est décrite dans l'étude.

3.2 Les impacts du projet et les mesures proposées par le pétitionnaire

Eaux et sols

Une partie des activités étant de nature industrielle, la gestion des eaux usées doit faire l'objet d'une attention particulière. Il est prévu de rejeter l'ensemble des eaux usées (liées aux activités industrielles et à la présence de 1 500 personnes du site) et une partie des eaux pluviales au réseau unitaire. Toutefois, l'étude ne précise pas la capacité du système d'assainissement concerné.

La totalité du terrain du projet sera imperméabilisée. Selon le pétitionnaire, cela entraînera une « légère modification de l'écoulement et de l'infiltration des eaux de pluie dans le sol ». Cette affirmation mériterait d'être argumentée.

Par ailleurs, le pétitionnaire estime au paragraphe 8.1.5.2. que l'imperméabilisation permettra d'éviter la pollution des eaux souterraines, sans démonstration pour étayer cette conclusion.

Le zonage pluvial de Paris définit deux conditions possibles de dimensionnement du système de gestion des eaux pluviales. Dans le cas d'espèce, le pétitionnaire a choisi de garantir la suppression du rejet vers l'égout de 30% de la pluie de 16 mm de hauteur d'eau, à l'aide d'une toiture végétalisée. L'étude aurait pu préciser que cet abattement est issu du règlement d'assainissement de la ville de Paris et constitue un minima pour pouvoir se raccorder au réseau. Le dispositif proposé permet donc à l'aménageur de se conformer strictement aux exigences du gestionnaire de réseau, sans recherche de meilleur résultat.

Concernant la qualité des sols au droit du site, l'étude d'impact considère que le projet est compatible avec l'état des sols, aux motifs que les sols du futur Palais de Justice, contiguës au présent site, sont compatibles avec cet équipement public. Seules des analyses complémentaires au droit du site du projet auraient pu permettre de tirer une telle conclusion. L'étude d'impact précise par ailleurs que, compte tenu des pollutions identifiées, un programme de dépollution devra être réalisé de manière à définir le devenir des terres polluées (soit traitement sur site, soit recours aux centres de stockages de déchets non dangereux). L'autorité environnementale recommande de préciser les modalités de gestion des sols pollués. L'autorité environnementale rappelle qu'il appartient au maître d'ouvrage de s'assurer de cette compatibilité avec l'usage projeté et du respect des recommandations indiquées dans l'avis de l'ARS du 12 novembre 2013 émis dans le cadre d'une évaluation quantitative des risques sanitaires pour l'ensemble de la ZAC.

Milieux naturels et continuités écologiques

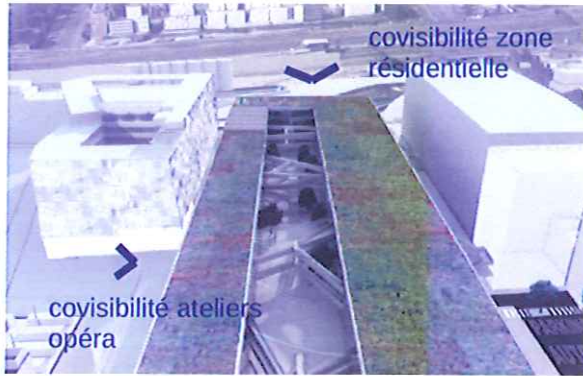
Le pétitionnaire conclut à l'absence d'impact du projet sur les continuités écologiques. La présence à proximité du site d'un secteur et d'une liaison reconnus pour leur intérêt écologique dans le SRCE Île-de-France aurait pu être prise en considération dans l'analyse.

Le pétitionnaire estime que l'aménagement d'une toiture végétalisée va améliorer les potentialités d'accueil de la faune et la flore. Cette affirmation aurait pu être davantage étayée.

Le pétitionnaire ne prévoit pas de mesures de protection concernant la présence éventuelle du lézard des murailles, espèce protégée, le site étant fortement urbanisé. L'autorité environnementale rappelle que le lézard des murailles est une espèce ubiquiste qui résiste en effet plutôt bien à des perturbations de son habitat.

Paysages et patrimoine

Les documents graphiques (représentations, plan avec localisation des vues correspondantes) sont appréciés dans l'analyse des impacts paysagers. Compte tenu des objectifs ambitieux de la ZAC en matière de qualité urbaine, une vue de dessus en 3D isométrique aurait permis de s'assurer de l'exhaustivité des points de vue.



Le pétitionnaire estime que, depuis la base logistique, l'horizon est fermé et que les perspectives paysagères sont quasi inexistantes du fait de sa localisation et de la présence alentour de bâtiments de plus grande hauteur, notamment le futur Palais de justice de Paris. Or, les projets évoqués ne sont pas mitoyens : il existe des espaces de séparation, notamment vers une zone résidentielle et vers les ateliers de l'Opéra de Paris.

L'analyse de l'insertion architecturale et paysagère du futur bâtiment dans la ZAC aurait ainsi pu être davantage développée, d'autant que le projet est situé dans le champ de visibilité de 500 m du monument historique des ateliers de l'Opéra de Paris. À ce titre, les prescriptions de l'architecte des bâtiments de France devront être respectées.

Risques naturels et technologiques

L'étude d'impact mentionne une étude géotechnique réalisée en 2009 sur le site du projet qui recommande de réaliser des études complémentaires (essais d'injection) afin de définir la nécessité ou non de réaliser des travaux de comblement des poches de dissolutions. L'étude d'impact ne donne aucune information sur la réalisation de ces études complémentaires.

L'autorité environnementale recommande de réaliser ces études, qui permettront de justifier de la prévention des risques.

Concernant le risque lié au transport de matières dangereuses sur des voies à proximité du site, le pétitionnaire prévoit des « dispositions de sécurité » notamment « vis-à-vis des risques d'explosion ou d'intrusion dans le bâtiment ». Ces mesures auraient pu être détaillées. Par ailleurs, l'étude d'impact ne se prononce pas sur le possible transport de matières dangereuses engendré par le projet.

Le site abritera des installations classées soumises à déclaration et à déclaration avec contrôle, classées sous les rubriques 2925 (D) et 4802 (DC), qui font l'objet de déclarations en application des articles R. 512-47 à R. 512-54 du Code de l'Environnement. L'étude aurait pu ainsi préciser et détailler les enjeux ou mesures inhérentes à ces installations (installations de charge de véhicules électriques prévues dans le projet par exemple), et plus largement sur les différents risques induits par le projet.

L'autorité environnementale rappelle que si d'autres installations classées devaient être exploitées dans le futur bâtiment, elles devraient faire l'objet d'un signalement à la Préfecture de Police avant leur mise en service.

L'étude d'impact rappelle toutefois les prescriptions en termes de sécurité, de sûreté et de prévention des nuisances vis-à-vis du futur Palais de justice de Paris et de la future Direction Régionale de la Police Judiciaire, classés d'importance vitale par la préfecture de police de Paris. Ces prescriptions concernent la conception de la base logistique (couverture, ouverture sur les façades,...) et les modalités de réalisation du chantier.

Nuisances

Le projet générera des nuisances sonores du fait de la circulation des trains et camions, mais aussi du fonctionnement d'équipements électromécaniques comme les groupes de froid.

Le pétitionnaire prévoit une augmentation locale des flux de déplacements mais une réduction globale de la circulation de camions, en considérant le report modal de la route vers le chemin de fer. Ces conclusions auraient pu être davantage étayées (d'autant plus que le projet est susceptible d'impacter fortement le trafic local), notamment en présentant un bilan des flux de déplacements évités et induits par le projet. Aucune étude de déplacement ne semble avoir été réalisée, ce qui est regrettable compte tenu des recommandations déjà formulées par l'autorité environnementale pour approfondir l'analyse des effets des projets de la ZAC sur la circulation.

De même, le fonctionnement du réseau ferré aurait pu être caractérisé. In fine, les effets directs ou induits du projet, qui peuvent être positifs, ne sont pas détaillés.

Le pétitionnaire a réalisé pour le projet, une modélisation acoustique des impacts de la base, intégrant la présence des projets alentours. La méthodologie est présentée de manière satisfaisante. L'étude conclut à un respect des émergences admissibles sur les bâtiments et les niveaux sonores en limite de site. Le pétitionnaire prévoit, par ailleurs, des mesures de réduction d'impact en cas de nécessité. Toutefois, deux mesures au droit du palais de justice et de la Direction Régionale de la Police Judiciaire dépassent légèrement le seuil de bruit fatiguant (60 dB) défini dans l'étude d'impact (p89). Par ailleurs, les nuisances sonores au sein du bâtiment de la base logistique ne sont pas étudiées. Compte tenu des enjeux liés aux nuisances sonores sur le secteur, l'étude d'impact aurait pu également intégrer les cartes stratégiques du bruit en vigueur (publiées par arrêté préfectoral en 2010).

Concernant la qualité de l'air, le pétitionnaire a repris une étude réalisée pour la ZAC qui modélise la dispersion des polluants atmosphériques sur la base d'hypothèses intégrant notamment le progrès technique envisageable à moyen terme en matière de véhicules propres. L'étude conclut à une diminution globale de la pollution de l'air à moyen terme malgré une augmentation relative de la pollution de l'air local par rapport à la situation sans ZAC (jusqu'à 9% selon les polluants concernés). Or l'échelle et l'objet des projets de la base logistique et de la ZAC sont différents, ce qui rend peu pertinente l'extrapolation des résultats au présent projet.

Le risque de nuisances vibratoires engendrées par les activités logistiques est également bien pris en compte et des mesures constructives de réduction de ces impacts envisagées. Une étude spécifique est d'ailleurs programmée en vue de dimensionner ces mesures constructives. Mais l'étude d'impact aurait gagné à inclure une conclusion claire sur l'absence de nuisance vibratoire au sein du bâtiment.

En ce qui concerne les déchets, l'étude pourrait présenter les filières locales de traitement des déchets produits par le chantier ou par l'activité du projet.

L'autorité environnementale recommande donc d'approfondir l'analyse des nuisances générées par le projet, notamment celles liées aux déplacements.

Énergie et changement climatique

Le pétitionnaire prévoit un impact du projet par une consommation nouvelle d'énergie.

Outre l'isolation, il prévoit, comme mesures de réduction, la recherche d'un ensoleillement naturel (bien qu'il soit admis dans l'étude que les bâtiments plus élevés vont créer des ombres portées importantes), et des choix techniques et architecturaux « autorisant le développement des énergies renouvelables telles que le chauffage par géothermie ». À ce stade d'avancement du projet, ces choix auraient du être arbitrés et justifiés.

Le pétitionnaire rappelle que le code de l'urbanisme impose pour les opérations d'aménagement faisant l'objet d'une étude d'impact, la réalisation d'une étude de faisabilité sur le potentiel de développement en énergies renouvelables de la zone, tout en ne la joignant pas. L'autorité environnementale recommande de la joindre, pour respecter le contenu réglementaire des études d'impacts.

Effets cumulés

L'étude inclut une analyse des effets cumulés entre le projet et les autres projets situés à proximité, dans les conditions définies par l'art. R.122-5 du code de l'environnement. Cette analyse, qui se traduit par une liste d'« enjeux et impacts identifiés » et de « mesures et évaluation des effets cumulés » aurait pu être davantage étayée.

4. L'analyse du résumé non technique

L'objectif du résumé non technique est de donner à un lecteur non spécialiste une vision synthétique de tous les sujets traités dans l'étude d'impact.

Pour chaque thématique environnementale, le résumé non technique de l'étude comporte une synthèse proportionnée aux enjeux du projet. Un tableau récapitulatif des impacts et mesures prévues par le pétitionnaire complète par ailleurs le résumé ce qui est apprécié.

Une conclusion générale sur les impacts résiduels du projet aurait pu être utilement intégrée.

5. Information, Consultation et participation du public

L'avis de l'autorité environnementale est également disponible sur le site Internet de la préfecture de région et de la direction régionale et interdépartementale de l'environnement et de l'énergie d'Île-de-France.

Le préfet de région, autorité environnementale



 **Jean-François CARENCO**