



PRÉFET DE LA REGION D'ILE-DE-FRANCE

Direction régionale et interdépartementale de  
l'Environnement et de l'Énergie d'Île-de-France

Le 15 MAI 2015

Évaluation environnementale des projets

Nos réf : EE-1006-15

## **Avis de l'autorité environnementale sur le projet d'aménagement du quartier « Seine Gare Vitry » à Vitry-sur-Seine (Val-de-Marne)**

### **Résumé de l'avis**

Le présent avis est produit dans le cadre du dossier de création modificatif de la zone d'aménagement concerté « Seine Gare Vitry » à Vitry-sur-Seine (Val-de-Marne).

Constituant la partie nord du vaste secteur industriel des Ardoines, desservi par la gare RER de Vitry, le site s'étend sur une superficie de 37 ha entre la Seine et les voies ferrées. Le projet prévoit d'accueillir 10 000 nouveaux habitants et 4 000 emplois. Pour ce faire, 435 000 m<sup>2</sup> de surface plancher, dont 4 100 logements, doivent être développés en plusieurs phases de travaux qui s'étendent jusqu'en 2027.

Les principaux enjeux environnementaux concernent les risques, les pollutions et la qualité urbaine du quartier ; ceux-ci sont particulièrement amenés à interagir. L'état initial est de bonne qualité, tant sur la prise en compte de l'environnement que sur la clarté du dossier.

La démarche d'évaluation environnementale que propose le pétitionnaire, contextualisée, évolutive et pragmatique, est appréciée. De plus, la prise en compte des enjeux et de leurs interactions à l'échelle des Ardoines est appréciée. Cette démarche est à actualiser et à préciser à chaque étape opérationnelle du projet.

Dans l'immédiat, l'autorité environnementale recommande notamment de développer la prise en compte du risque inondation et de porter la plus grande attention à l'implantation d'établissements sensibles sur des sols pollués, qui nécessitera des études complémentaires afin de garantir la maîtrise de la pollution.

*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'Île-de-France*

## AVIS

### **1. L'évaluation environnementale**

#### **1.1 Présentation de la réglementation**

Le système européen d'évaluation environnementale des projets est basé 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.

#### **1.3. Contexte et description du projet**

Le présent avis porte sur le projet d'aménagement du quartier « Seine Gare Vitry » à Vitry-sur-Seine dans le département du Val-de-Marne. Ce projet a fait l'objet d'un avis de l'autorité environnementale du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) daté du 09 mai 2012, dans le cadre de la procédure de création d'une zone d'aménagement concerté (ZAC). A la suite de plusieurs évolutions, notamment du programme de la ZAC, l'autorité environnementale du préfet de région a été saisie le 19 mars 2015 sur le dossier de création modificatif de la ZAC, déposé par l'Établissement public d'aménagement Orly Rungis Seine Amont (EPA-ORSA).

L'Opération d'urbanisme d'intérêt national (OIN) Orly Rungis Seine Amont a été créée par décret du 10 mai 2007. L'État, la région, le département et 12 communes ont été associés pour définir un projet stratégique directeur approuvé en avril 2009. L'EPA-ORSA a été créé pour mettre en œuvre cette OIN. Un Contrat de développement territorial (CDT) a ensuite été défini (signé en décembre 2013) à l'échelle des communes d'Alfortville, Choisy-le-Roi et Vitry-sur-Seine. Enfin, les Ardoines, secteur actuellement industriel de 300 ha le long de la Seine, est l'un des grands projets identifié par ce CDT. Des réflexions sur ce secteur ont été menées par l'EPA-ORSA dès 2008 et à partir de 2010, la décision a été prise de créer deux ZAC correspondant chacune aux gares RER de Vitry au nord et des Ardoines au sud.

La ZAC Seine Gare Vitry s'implante au nord du secteur des Ardoines, sur une superficie de 37 ha, entre les voies ferrées à l'ouest, l'avenue du Président Salvador Allende (RD148) au sud et la Seine à l'est.

Le programme prévoit, sur plusieurs phases de travaux qui s'étendent jusqu'en 2027, le développement de 435 000 m<sup>2</sup> de surface plancher répartie comme suit :

- 65 000 m<sup>2</sup> d'activités, dont 25 % correspondent à des activités maintenues sur le site ;
- 55 000 m<sup>2</sup> de bureaux ;
- 5 000 m<sup>2</sup> de commerces ;
- 285 000 m<sup>2</sup> pour 4 100 logements, dont 40 % de logements sociaux ;
- 25 000 m<sup>2</sup> d'équipements, dont un collège, deux groupes scolaires et une crèche.

De plus, l'aménagement doit permettre l'arrivée du bus à haut niveau de service (BHNS) TZen 5 à l'horizon 2020 ainsi que la création de nouvelles voies.

Au total, le pétitionnaire estime que le quartier peut ainsi être amené à accueillir 10 000 nouveaux habitants et 4 000 emplois.



Périmètre des Ardoines, de la ZAC Seine Gare Vitry et de la ZAC gare Ardoines – Source : epa-orsa.fr

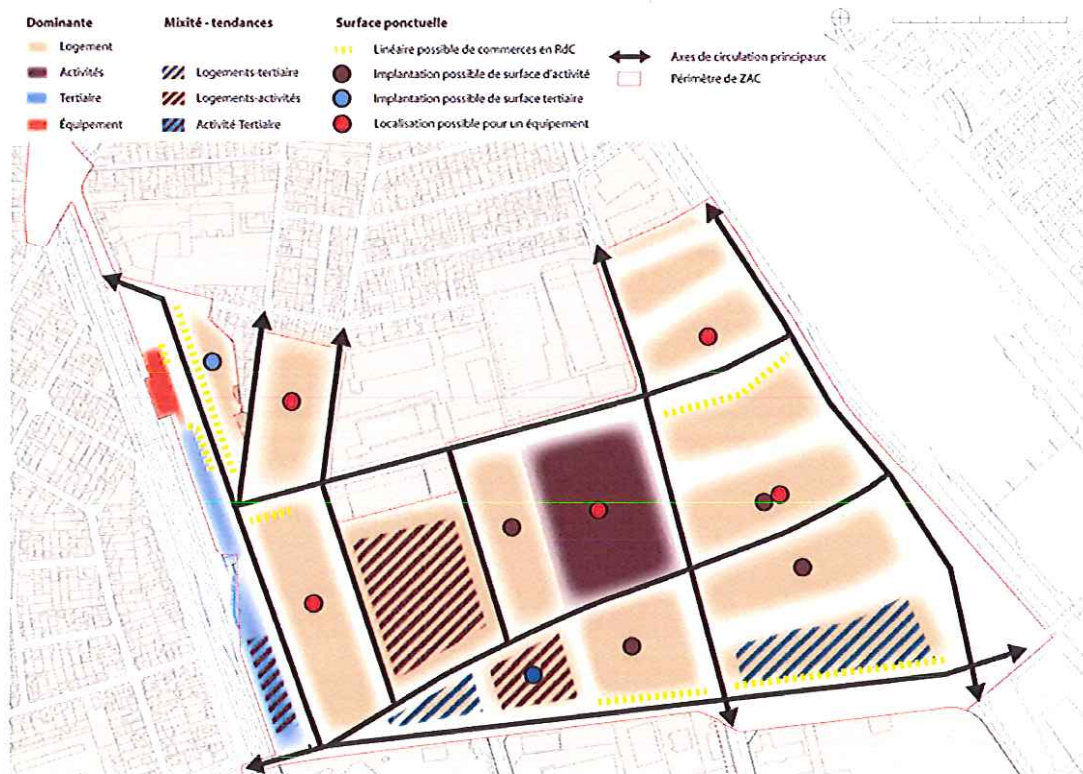


Schéma de principe de répartition du programme de la ZAC – Source : étude d'impact

## 2. L'analyse des enjeux environnementaux

Avec ce dossier de création modificatif, le pétitionnaire entend notamment répondre aux remarques de l'avis du CGEDD daté du 09 mai 2012, ce qui est à souligner. Cet avis indiquait : « les enjeux majeurs du projet sont la maîtrise du risque inondation, puis celles de la pollution des eaux souterraines, la dépollution des sols et le développement de conditions favorables à la densification et à la diversification de l'emploi. »

En effet, le site est concerné par un aléa inondation fort à très fort et toute augmentation de sa vulnérabilité aggravera sensiblement les risques encourus<sup>1</sup>. De plus, les activités industrielles du secteur sont notamment à l'origine de pollutions des sols, des eaux, de l'air et sonores qui peuvent rendre délicate l'implantation de nouvelles populations. Enfin, l'organisation des déplacements, le traitement paysager et le développement de la biodiversité font partie des réponses attendues à l'augmentation de la fréquentation et à la diversification des usages prévues par le projet.

L'état initial est de bonne qualité, tant sur la prise en compte de l'environnement que sur la clarté du dossier. Une analyse de plus en plus précise des enjeux environnementaux est attendue à chaque étape d'avancement du projet.



*Vue aérienne du site d'implantation du projet, vers l'est – Source : EPA-ORSA 2014*

### **Risque inondation**

Le projet est situé en grande majorité en zone inondable.

L'aléa considéré par le Plan de prévention du risque inondation de la Marne et de la Seine dans le département des Hauts-de-Seine (PPRI) et le pétitionnaire est la hauteur de

<sup>1</sup>L'aléa représente la probabilité d'occurrence spatio-temporelle, d'intensité et de durée d'un événement (ici une crue de la Seine) et la vulnérabilité désigne les enjeux sociaux, économiques ou environnementaux concernés par un aléa donné. Le risque résulte quant à lui de la confrontation de ces deux paramètres.

submersion qu'entraînerait une crue de même intensité que celle de 1910 (« plus hautes eaux connues » de la Seine en Ile-de-France). Le dossier présente la carte des aléas pour le secteur des Ardoines page 135 ainsi qu'une répartition surfacique de cet aléa à l'échelle du périmètre de la ZAC Seine Gare Vitry : près de la moitié nord-est connaîtrait une submersion supérieure à 2 m et près de 38 % du périmètre une submersion comprise entre 1 m et 2 m, pour une durée de 2 à 7 jours en moyenne. Cette première analyse permet d'appréhender facilement le phénomène, ce qui est apprécié.

En 2011-2012, le pétitionnaire a mandaté un bureau d'étude pour réaliser une étude hydraulique plus détaillée. Dix scénarios ont été étudiés : de crues « courantes » à « exceptionnelles ». Les résultats présentés, en termes de hauteurs d'eau et de vitesses d'écoulement, caractérisent bien la situation initiale.

En ce qui concerne la traduction réglementaire de ce risque, le dossier présente le zonage réglementaire du PPRI en page 19, dans le paragraphe consacré aux servitudes. La grande majorité du périmètre de la ZAC est situé en « zone violet foncé : zone urbaine dense en aléas fort à très fort ». En ce qui concerne les prescriptions associées, le pétitionnaire renvoie au règlement du PPRI, certes consultable sur le site des services de l'État dans le Val-de-Marne ([val-de-marne.gouv.fr](http://val-de-marne.gouv.fr)), mais qu'il aurait été utile de rappeler dans le dossier.

Enfin, l'étude mentionne la sensibilité très élevée du risque de remontées de nappe sur l'ensemble du secteur, d'après les données du Bureau de recherches géologiques et minières (BRGM).

En ce qui concerne les risques de mouvements de terrains, le pétitionnaire identifie bien en page 36 les secteurs connus ayant fait l'objet d'exploitations de carrières – sablières à ciel ouvert – qui ont été comblées par des remblais de natures diverses.

### **Risques technologiques et pollutions**

En termes de risques industriels, l'étude d'impact relève la présence de canalisations de transport de gaz et d'hydrocarbures et les servitudes associées ; celles-ci concernent les Établissements recevant du public (ERP) de plus de 100 personnes et les Immeubles de grande hauteur (IGH).

En ce qui concerne le Plan de prévention des risques technologiques (PPRT) du dépôt d'hydrocarbures DELEK France (au sud du quartier), la ZAC est située en dehors du périmètre concerné, comme l'indique l'étude d'impact. L'autorité environnementale précise que le PPRT n'est plus « en cours d'élaboration » mais approuvé depuis le 30 mars 2015. Par ailleurs, le dossier recense à plusieurs reprises deux Installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE) présentes au sein du périmètre de la ZAC et n'étant pas identifiées comme à risque technologique. Or, il ne s'agit là que des ICPE soumises au régime d'autorisation ; dix autres ICPE soumises à déclaration sont présentes sur le site. Il serait utile que celles-ci soient listées.

Par ailleurs, le site d'implantation du projet est confronté à de nombreuses pollutions.

La vocation industrielle du site engendre une pollution notable (ou susceptible de l'être) des sols. Au sein du périmètre de la ZAC, 25 sites sont référencés dans la Base de données des anciens sites industriels et activités de services (BASIAS). Le dossier propose un recensement complet de ces sites et en déduit une carte des risques de pollution à l'échelle de la ZAC, ce qui est apprécié. Un inventaire plus précis, recensant toutes les investigations précédemment menées, a été réalisé à l'échelle du premier secteur opérationnel de travaux (dit « Cavell ») et qui représente le quart nord-est du

périmètre). Ces terrains sont fortement pollués, notamment aux hydrocarbures, métaux et composés organo-halogénés volatils. Cette pollution concerne *a priori* les sols, gaz de sols, eaux souterraines et sols superficiels (retombées de poussières). Le pétitionnaire a d'ores et déjà programmé des investigations complémentaires (sondages, piézaires et piézomètres) et s'engage à ce que « des investigations [soient] par ailleurs menées sur les autres secteurs au fur et à mesure de l'avancement du projet et de l'acquisition foncière », page 147. L'autorité environnementale confirme cette nécessité d'une appréhension claire, précise et exhaustive de l'état des sols à chaque étape de l'avancement du projet.

Par ailleurs, le pétitionnaire a réalisé des mesures de qualité de l'air, ce qui est apprécié. Globalement, la situation est dégradée, caractéristique de celle rencontrée en petite couronne et les sources principales de dégradation sont le trafic routier et les activités industrielles. Concernant ces dernières, quatre établissements dits IPCC – IED<sup>2</sup> sont recensés à l'échelle des Ardoines et peuvent concerner directement la ZAC du fait des vents dominants.

Enfin, un diagnostic complet des nuisances sonores a également été réalisé et les cartes présentées page 153 sont pertinentes. Selon cet état initial, les voies ferrées en limite ouest et les axes routiers en limites sud et est sont sources d'une dégradation importante et font apparaître des points noirs de bruits sur plusieurs façades, qu'il aurait été utile de préciser. Enfin, les installations classées qui sont sources de nuisances pour leur environnement immédiat sont bien cartographiées.

### **Déplacements, paysage et biodiversité**

La qualité urbaine du site représente un enjeu majeur pour prétendre à la densification de la population et à la diversification des usages prévues.

Le diagnostic initial des déplacements est bien documenté et aborde l'ensemble des modes de transport. Le dossier met en avant le caractère dense et hiérarchisé du réseau routier et relève certaines problématiques particulières telles que les franchissements de la Seine et la congestion de certains axes du périmètre de la ZAC et de l'A86, qui traverse le sud de la commune. Concernant les transports en commun, les conditions de desserte de la gare de Vitry sont bien caractérisées. De plus, les cartes de densité de population et d'emploi desservis à l'échelle départementale sont particulièrement intéressantes et pourront être complétées par une analyse à l'échelle du secteur d'étude.

En revanche, l'analyse des liaisons douces mériterait d'être plus précise et développée. La carte des itinéraires du schéma départemental des itinéraires cyclables pourra utilement être présentée à l'échelle de l'aire d'étude. Par ailleurs, il conviendrait de citer la source de l'information suivante, page 130 : « La part des déplacements à vélo a légèrement augmenté depuis 1999, mais elle ne représente qu'environ 4 % des déplacements. » S'il s'agit de la part modale du vélo dans les déplacements domicile-travail des actifs vitriots, alors il conviendrait de la vérifier au regard des répartitions affichées page 117. En effet, l'autorité environnementale rappelle notamment que la catégorie « deux-roues » au sens des données INSEE renvoie aux deux-roues motorisés.

Le paysage est quant à lui notamment caractérisé par les coupures urbaines que représentent les infrastructures de transport, en particulier les voies ferrées. De même, la Seine, dont les berges sont à vocation industrielle, est peu accessible et peu visible. Le dossier appréhende bien l'ensemble de ces éléments structurants tout en proposant une analyse plus fine en termes de valeur patrimoniale. En effet, un regard pertinent est posé sur les activités industrielles, qui constituent l'identité du quartier, par exemple les

<sup>2</sup>Du nom des directives européennes relatives aux émissions industrielles : *Integrated Pollution Prevention and Control – Industrial Emission Directive*

cheminées EDF. De même, la mise en valeur de bâtiments d'activités bien intégrés à l'espace urbain est appréciée. Un aspect mériterait cependant d'être développé : il s'agit de la qualité de l'espace public, en lien avec une meilleure caractérisation des liaisons douces, tel qu'indiqué ci-avant.

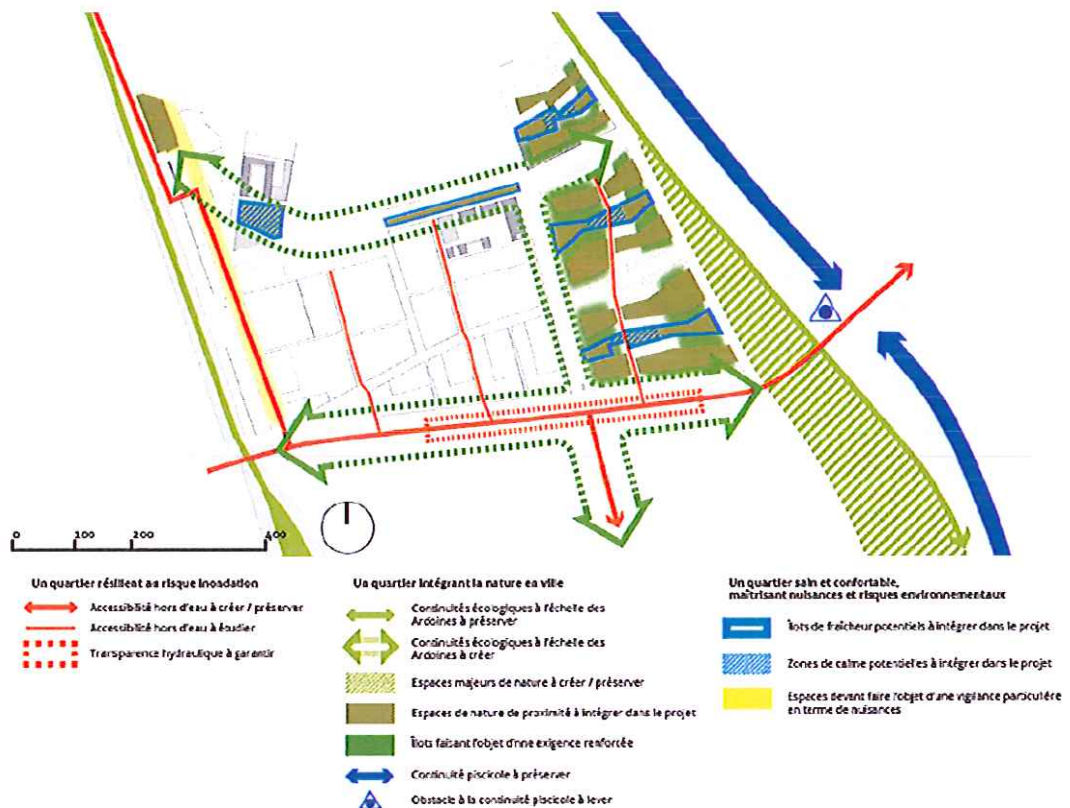
Enfin, le dossier propose une analyse pertinente des continuités écologiques à l'échelle du projet et en lien avec les territoires voisins et la Seine. Des inventaires, réalisés en 2010 et 2014, font ressortir de ce site fortement anthropisé quelques enjeux, notamment en ce qui concerne certaines espèces protégées ou patrimoniales. La présentation qui en est faite est appréciée tant sur le fond que sur la forme.

### 3. L'analyse des impacts environnementaux

#### 3.1 Justification du projet retenu

Le dossier propose un plan guide de l'aménagement du secteur des Ardoines (page 289) ainsi que l'ensemble des projets qui le constituent dans le temps (pages 286-287), parmi lesquels le quartier de la gare des Ardoines avec l'arrivée de la ligne 15 du Grand Paris Express à l'horizon 2020. Cette vision globale est appréciée et l'autorité environnementale encourage le pétitionnaire à la maintenir et à l'actualiser à chaque étape opérationnelle.

Le pétitionnaire a ensuite défini les objectifs du projet à l'échelle du quartier Seine Gare Vitry, parmi lesquels ceux qui impactent l'environnement et découlent des principaux enjeux mentionnés ci-avant : risque inondation, pollutions, nuisances, nature, etc.



Objectifs environnementaux du projet – Source : étude d'impact

L'étude d'impact présente (pages 320-327) les projets des trois équipes ayant participé au dialogue compétitif organisé par l'EPA-ORSA. Cette présentation claire et synthétique est de bonne qualité. Les critères environnementaux avancés pour le choix du projet urbain final concernant notamment l'intégration architecturale ainsi que le pragmatisme et la vision d'ensemble avec lesquels les problématiques environnementales majeures (risque inondation, pollutions, etc.) ont été abordées.

Enfin, le dossier justifie l'évolution du programme par rapport au dossier de création de ZAC, qui avait donné lieu à l'avis du CGEDD daté du 09 mai 2012. Parmi les évolutions notables, la diminution de 30 % des surfaces développées et l'augmentation de la part du logement par rapport aux bureaux et activités. Ces évolutions ont notamment été motivées par une précision des besoins et des études complémentaires de faisabilité. Les recommandations du CGEDD ont également été prises en considération.

L'autorité environnementale encourage le pétitionnaire à poursuivre sa démarche évolutive d'évaluation environnementale, en l'adaptant à chaque échelle d'intervention.

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

Le projet présente de nombreux enjeux qui sont particulièrement amenés à interagir ; ces interactions sont bien prises en compte et doivent faire l'objet d'une vigilance particulière à chaque évolution de l'évaluation environnementale.

Le risque inondation est bien pris en compte mais, pour la bonne information du public, l'autorité environnementale recommande d'améliorer la lisibilité de l'étude d'impact sur ce point. Par ailleurs, l'implantation d'établissements sensibles sur des sols pollués doit faire l'objet de la plus grande vigilance.

#### **Risque inondation**

Les réponses apportées au risque inondation consistent notamment à organiser un parcours de desserte hors d'eau : l'avenue du Président Salvador Allende est entre autres relevée et des passerelles piétonnes au-dessus des jardins la relie au bâti. Le tissu urbain est quant à lui constitué de bâtiments dont les rez-de-chaussée sont inondables (logements proscrits). Il serait intéressant d'illustrer ce principe d'une double hauteur d'aménagement, par des coupes de principe et / ou des exemples de réalisations.

Par ailleurs, l'urbanisation du secteur est strictement encadrée par la réglementation relative au PPRI. Les réponses apportées aux différentes prescriptions sont brièvement présentées page 372. Selon le pétitionnaire, celles-ci ont fait l'objet d'une modélisation des écoulements permettant de vérifier la transparence<sup>3</sup> et l'accessibilité du projet ; or les résultats de cette modélisation ne sont pas présentés. Ainsi, le dossier ne permet pas d'évaluer l'impact du projet sur les vitesses d'écoulement et sur les cotes de la ligne d'eau. De plus il serait utile de cartographier les zones de déblais / remblais permettant d'afficher l'excédent évoqué. Enfin, l'étude ne caractérise pas l'impact du risque élevé d'inondation par remontée de nappe et les mesures associées.

Le projet doit faire l'objet d'un dossier d'autorisation au titre de la Loi sur l'eau qui devra démontrer cette conformité au PPRI de façon précise. L'autorité environnementale recommande également de présenter, dans l'étude d'impact, la prise en compte du risque inondation et de ses interactions avec l'aménagement, de façon claire et détaillée.

---

<sup>3</sup> La transparence hydraulique désigne l'absence d'impact d'un ouvrage sur l'écoulement des crues.



Enfin, le risque mouvement de terrain est bien pris en compte et le pétitionnaire s'engage à mener les études géotechniques permettant d'y répondre à chaque étape opérationnelle du projet (page 63).

### **Risques technologiques et pollutions**

Concernant la présence de canalisations de gaz et d'hydrocarbures, l'autorité environnementale confirme la nécessité de consulter les transporteurs en amont des phases de construction et rappelle la procédure définie par le décret modifié n° 2011 -1241 du 5 octobre 2011 pour conduire les travaux en prévenant les risques d'endommagement des canalisations. Par ailleurs, l'autorité environnementale alerte le pétitionnaire sur le principe de tranchées communes des réseaux de distribution locale à développer, qui regrouperaient l'éventuelle relève des lignes électriques, le chauffage urbain, le gaz, l'eau, etc. En effet, il s'agit d'évaluer le risque cumulé en cas d'incident.

Le dossier propose une approche en amont et globale des problématiques de pollution des sols. Le pétitionnaire s'engage à réaliser les études complémentaires suivant chaque phase de dépollution. De plus, le principe de gestion des eaux pluviales prend bien en compte la pollution des sols, qui réduit les possibilités d'infiltration.

La première phase opérationnelle d'aménagement doit désormais faire l'objet d'un plan de gestion plus précis. Le futur collège se situe pour partie sur le site de GEODIS (stockage, réparation et distribution de carburants pour poids-lourds), dont l'activité a cessé et dont les terrains, fortement pollués en hydrocarbures, n'ont pas encore été remis en état. De même que pour les futurs groupes scolaires, le pétitionnaire doit démontrer l'impossibilité d'implanter ces établissements sur des sites moins pollués. En ce sens, l'autorité environnementale invite le pétitionnaire à se conformer aux termes de la circulaire du 08 février 2007 relative à l'implantation sur des sols pollués d'établissements accueillant des populations sensibles.

### **Déplacements et nuisances associées**

Le pétitionnaire propose une étude de trafic qui prend en compte l'ensemble des projets des Ardoines ainsi que les grandes opérations prévues à Ivry-sur-Seine aux horizons 2025 et 2040, ce qui est apprécié. Page 248, l'autorité environnementale précise qu'un poids lourd n'équivaut pas à un véhicule léger (UVP<sup>4</sup>) mais conventionnellement à deux UVP. Le trafic augmente sensiblement du fait du développement du secteur. Le pétitionnaire s'engage pour limiter cet impact à favoriser les autres modes de transport et à mener des campagnes de suivi régulières du trafic.

Par ailleurs, l'impact du projet sur la fréquentation des différents réseaux de transport en commun est traité de façon satisfaisante et des réponses sont apportées par l'augmentation de la fréquence du RER C (actuellement assez basse en gare de Vitry) et le passage du futur TZen 5. En revanche, la question du rabattement sur le métro 15 n'est pas traitée et mériterait de l'être, de même que la restructuration du réseau de bus. Enfin, le dossier affiche une volonté de cohérence entre l'offre de stationnement et l'amélioration de la desserte. Le stationnement vélo doit être traité avec la même ambition. L'autorité environnementale rappelle que le Plan local d'urbanisme (PLU) et le Plan de déplacements urbains (PDU) imposent des normes pour les nouvelles constructions et autour des gares qui devront être intégrées au projet.

Enfin, en ce qui concerne la qualité de l'air et l'ambiance acoustique du quartier, le pétitionnaire a réalisé des modélisations à l'horizon 2040, en reprenant notamment les

<sup>4</sup> Unité véhicule particulier : permet d'établir une équivalence pour additionner les véhicules légers et les poids lourds dans les études de trafic.

études de trafic, ce qui est à souligner. L'une et l'autre sont notamment dégradées par l'augmentation du trafic routier et les principales réponses apportées consistent à développer l'usage des transports en commun et des modes doux (cf. ci-après), à proposer une répartition spatiale adaptée avec notamment un linéaire de tertiaire le long des voies ferrées et à développer une palette végétale qui filtre l'air en limitant l'implantation d'allergènes. Au vu de leur horizon lointain, l'autorité environnementale invite le pétitionnaire à vérifier la conformité des réalisations avec ces projections au fur et à mesure de l'avancement opérationnel du projet.

### **Paysage et biodiversité**

L'attention portée à la qualité de l'espace public, la valorisation du patrimoine bâti, l'ouverture vers la Seine, le développement de la trame naturelle et la perméabilité des limites du quartier sont autant d'outils d'amélioration du paysage quotidien qui servent aussi l'usage des modes doux et *in fine* la qualité urbaine du futur quartier. Le pétitionnaire les considère tous et l'autorité environnementale encourage à poursuivre ce travail dans les détails (plans, vues, coupes) à chaque étape opérationnelle.

Enfin, le dossier propose page 189 un schéma de principe concernant la biodiversité clair et pertinent, et la proposition d'une trame verte locale au sein du projet est une démarche intéressante. L'autorité environnementale précise que, pour que le terme « corridor écologique » soit approprié, les surfaces concernées devront effectivement permettre le déplacement d'espèces, que des zones refuges devront y être ménagées et que la gestion de ces espaces devra permettre le développement de la biodiversité ordinaire ; il serait en ce sens opportun de privilégier une gestion différenciée. L'intégration des emprises ferroviaires situées au nord-ouest, dont l'état initial a relevé le potentiel écologique, pourrait également être une option intéressante à étudier. Par ailleurs, comme le souligne le pétitionnaire, la réalisation du projet pourra nécessiter la mise en œuvre d'une demande de dérogation à la destruction d'espèces protégées.

### **4. L'analyse du résumé non technique**

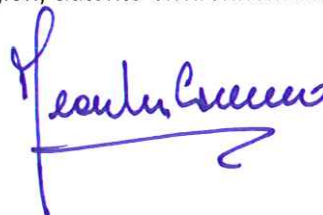
L'objectif du résumé non technique est de donner à un lecteur non spécialiste une vision synthétique de tous les sujets traités dans l'étude d'impact.

Le résumé proposé par le pétitionnaire est clair et bien proportionné. Sur le fond, le contenu de l'étude d'impact a bien été rendu accessible, de façon concise. L'illustration du niveau de chaque enjeu suivant le même découpage du secteur en carrés de 100 m sur 100 m est notamment appréciée.

### **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 CAREL**