



PRÉFET DE LA REGION D'ILE-DE-FRANCE

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

Le - 4 MAI 2013

Évaluation environnementale des projets

Nos réf : EE-721-12

**Avis de l'autorité environnementale
sur le projet d'hôtel logistique urbain de l'opération Chapelle International
dans le 18^{ème} arrondissement de Paris**

Résumé de l'avis

Le présent avis porte sur le dossier de demande de permis de construire (PC), présenté par la SCI SOGARIS « les espaces logistiques urbains » pour le projet de construction d'un hôtel logistique urbain dans le 18^{ème} arrondissement de Paris.

Cette demande de PC n° 075 118 12 V1078, comprend une étude d'impact datée de décembre 2012, qui nécessite un avis de l'Autorité Environnementale en application des articles L.122-1 et suivants du code de l'environnement.

Le projet crée une porte d'entrée logistique pour la capitale qui s'inscrit dans une politique globale faisant entrer des marchandises dans Paris par voies ferrées ou fluviales, pour ensuite les redistribuer dans les quartiers par des véhicules propres (GNV¹, électriques). Cette politique devrait entraîner sur Paris, une baisse des émissions de gaz à effet de serre (dioxyde de carbone ou CO₂) de l'ordre de 560 tonnes par an, ainsi qu'une diminution importante des émissions polluantes d'oxydes d'azote (NOx) et de particules.

Le projet fait partie intégrante de l'opération globale « Chapelle International » et jouxte le projet d'aménagement urbain de cette opération qu'il évoque dans certaines thématiques, les deux projets faisant partie du même programme d'aménagement. Le programme global fait partie du grand projet de renouvellement urbain (GPRU) de Paris Nord Est.

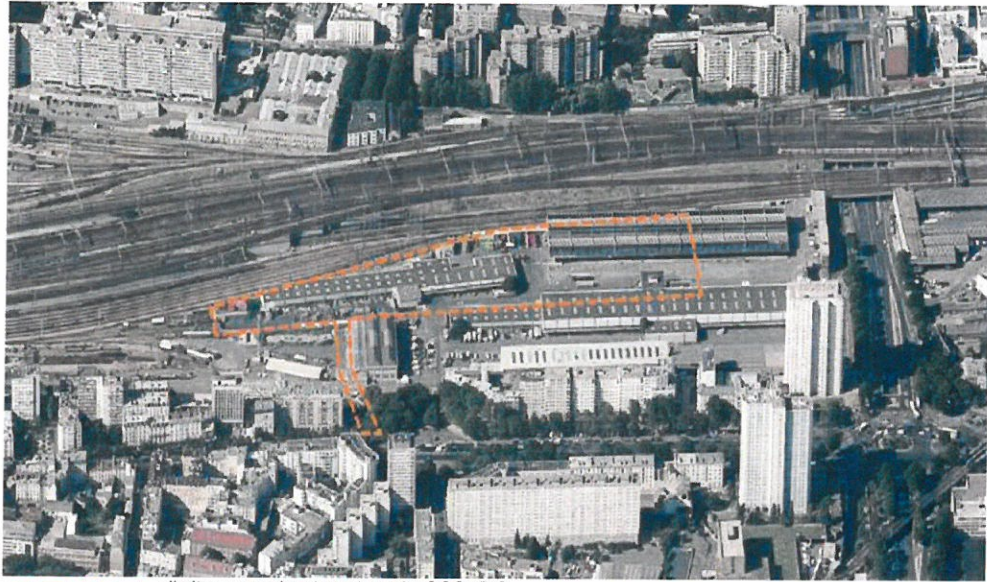
L'étude d'impact présentée n'aborde pas l'ensemble des thématiques environnementales. Les risques technologiques et notamment les installations classées pour la protection de l'environnement, les continuités écologiques formées par les voies ferrées, les variantes du projet, les modalités de suivi des mesures envisagées et l'estimation des dépenses pour la mise en œuvre de ces mesures ne sont pas abordées. L'aire d'étude des enjeux environnementaux et l'implantation précise du projet d'hôtel logistique sont approximatives, ce qui rend difficile la compréhension de l'étude d'impact.

Certaines thématiques sont abordées de manière incomplète alors que les annexes jointes au dossier contiennent des études détaillées. Une présentation de ces études et l'intégration de leurs conclusions dans le corps de l'étude d'impact complèteraient le document et le rendraient plus explicite. Des approfondissements seraient utiles, notamment concernant la faune et la flore, les pollutions de sol et eaux souterraines et les risques naturels relatifs aux sous-sols.

Les principaux impacts du projet concernent les risques naturels liés à la présence de gypse antéludien dans les sous-sols, la pollution des sols et nappes souterraines issue des activités actuelles ou historiques du site, les paysages, les milieux naturels, le trafic induit, le bruit et la pollution de l'air.

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.

¹ Gaz Naturel pour Véhicules



— — — — — : limites approximatives du projet SOGARIS

source : étude d'impact

Il apparaît que le futur bâtiment sera constitué :

- d'un grand volume à RDC de 7m de haut, 390m de long et 48m de large, qui abritera un terminal ferroviaire urbain et des locaux annexes ;
- des espaces urbains de distribution et un Data center, en sous-sol, ;
- des locaux tertiaires sur deux niveaux (R+1) accolés à la façade Est du Terminal ferroviaire et d'une hauteur identique, qui accueilleront des écoles de formation (300 étudiants), des bureaux administratifs et des activités économiques.

Le plan de situation présenté en pages 40 et 41, n'a pas de légende. La localisation des bâtiments et leurs activités sont difficiles à appréhender. Des schémas et photomontages explicatifs seraient utiles pour une meilleure compréhension du public.

Le terminal ferroviaire urbain (TFU) sera destiné à la grande distribution et à la messagerie avec des espaces qui leur seront réservés.

1/ la filière grande distribution

Un train de 16 à 22 wagons, sera chargé à environ 70 kms de Paris sur une plate-forme logistique embranchée au faisceau ferroviaire Nord, et arrivera au TFU vers 23 heures, 5 jours par semaine, avec un créneau horaire se terminant à 9 heures, le lendemain. Les contenants seront déchargés puis transférés sur les camions de distribution, pour être livrés à partir de 5 heures sur Paris.

Une flotte de 30 véhicules industriels (GVN ou autre technologie propre) destinés à la distribution, sera stationnée dans le TFU.

Deux « cellules de repli » de 1250 m² sont prévues pour le stockage des marchandises, le matériel de manutention, les emballages non utilisés ainsi que les bureaux d'exploitation.

2/ la filière messagerie

Le remplissage de ce 2^{ème} train se fera par les expéditions mutualisées de plusieurs messageries, par les mêmes plate-formes logistiques que la filière grande distribution. Le train arrivera au TFU vers 8 heures du matin et en repartira vers 11 heures. Les contenants seront transférés sur les camions de distribution pour être livrés à partir de 10 heures. Le créneau horaire dédié à cette filière est défini entre 7 heures et 22 heures (plus ou moins 2 heures).

Une flotte de 20 véhicules industriels livrera 5 jours par semaine, et 23 autres véhicules plus légers livreront 6 jours par semaine.

Deux « cellules de repli » de 1250 m² sont prévues pour le stockage des marchandises, le matériel de manutention, les emballages non utilisés ainsi que les bureaux d'exploitation.

Pour la petite messagerie et la livraison dans les quartiers environnants :

- L'espace cargo-cycle (ECC) en rez de voie ferrée,

L'arrivée des marchandises se fera par 2 véhicules par jour, 5 jours par semaine, et la distribution par 10 cargo-cycles par jour, 6 jours par semaine.

- L'espace urbain de distribution (EUD) en sous-sol de la halle logistique.

L'arrivée des marchandises se fera par 4 véhicules par jour, 5 jours par semaine, et la distribution par 30 véhicules utilitaires par jour, 5 jours par semaine.

L'espace dédié à ces activités n'offre pas de lieu de stockage.

Un data center sera associé à la logistique du projet et comportera des groupes électrogènes et des installations de refroidissement dont le dossier ne présente pas les détails ni schémas et ne précise pas s'ils seront soumis au régime des installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE).

Les activités tertiaires

Le dossier précise qu'elles seront réparties sur deux niveaux, sur la façade Est du bâtiment logistique. Les bâtiments de ces activités ne sont pas présentés en détails.

La toiture du bâtiment est qualifiée de « cinquième façade » et devrait accueillir un restaurant, une salle fitness, une centrale photovoltaïque et des équipements publics (terrains de sports et jardins) qui seront développés par la Ville de Paris par la mise à disposition de 10 000 m² de toiture accessible. Ces installations sont partiellement présentées dans le dossier.

2. Analyse de l'état initial du territoire et ses enjeux environnementaux

Les limites du projet ne sont pas précises. Aucune aire d'étude n'est définie ni localisée sur une carte.

2.1 Le sous-sol et les risques naturels

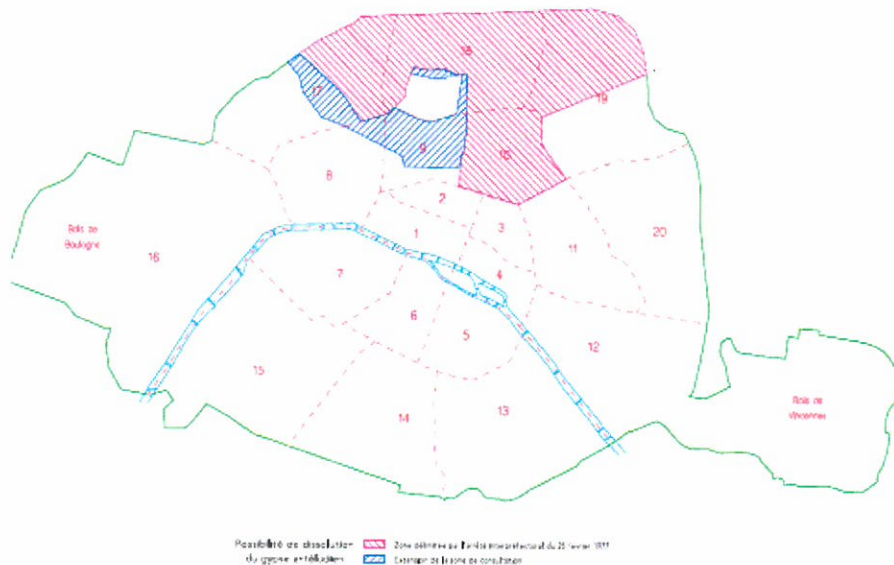
Le dossier évoque page 65, une étude géotechnique faite en 2010 (non jointe au dossier) sans en tirer de conclusions. Les risques de mouvements de terrain sont évoqués par généralités notamment le risque de dissolution du gypse antéludien, mais aucune précision concernant le site n'est donnée, mise à part la liste des effondrements importants ayant eu lieu à proximité du site. Aucune conclusion n'en est tirée.

La carte de la page 66 qui illustre les sondages de sols, n'est pas légendée et donc difficilement interprétable.

L'autorité environnementale rappelle au pétitionnaire que les services de l'inspection générale des carrières (IGC) doivent être consultés pour tous travaux situés dans des zones concernées par les risques de mouvements de terrain.

Il convient de préciser que la Ville de Paris n'est pas couverte par un plan de prévention des risques liés aux mouvements de terrain (PPRMT). Cependant des périmètres de risques concernant les anciennes carrières et les poches de dissolution du gypse ont été définies par les arrêtés inter-préfectoraux des 26 janvier 1966, 25 février 1977 et 19 mars 1991. Selon les dispositions de l'article L.562-6 du code de l'environnement, ces documents valant plan de prévention des risques naturels (PPRN) sont annexés au PLU de Paris au titre des servitudes d'utilité publique.

La zone réglementaire des poches de dissolution du gypse antéludien définie par l'arrêté interpréfectoral du 25 février 1977, concerne entièrement le site du projet :



Source : cartographie du périmètre du 25 février 1977 modifié en 1999 (IGC)

Il convient également de noter que l'IGC a cartographié la commune de Paris, en fonction de la possibilité ou non de pratiquer des infiltrations d'eaux dans les sous-sols. Le site du projet se trouve dans une zone où les infiltrations par épandage ou pointes filtrantes ne doivent pas se faire, compte tenu du risque de dissolution du gypse.

2.2 Les risques technologiques et la pollution des sols

Les risques technologiques ne sont pas abordés en tant que tels, dans l'état initial du dossier. Aucune précision n'est apportée sur la présence ou non, d'installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE) aux environs du site.

La pollution des sols a été étudiée dans un diagnostic de l'état du sous-sol de juillet 2010 (jointe au dossier, en annexe 3), qui a mis en évidence des pollutions (métaux, hydrocarbures, PCB², trichloréthylène, benzène, HAP³) dues aux activités existantes et passées du site. Les pollutions sont présentées comme étant superficielles mais il convient de remarquer que le dossier ne précise pas si les bâtiments actuels comportent des sous-sols. L'étude détaillée se réfère à des annexes qui ne lui sont pas jointes, ce qui nuit à la compréhension du texte, ainsi l'absence de carte situant les points de sondage pour l'étude des sols, de l'air du sol et des eaux souterraines, ne permet pas de situer les pollutions concernant le projet. L'étude d'impact (pages 69-70) présente des cartes de zonages potentiels des pollutions actuelles et historiques, avec des légendes identiques. Il conviendrait de rectifier cette erreur. La carte localisant les pollutions avérées du site (page 72) est peu lisible, ce qui ne facilite pas la compréhension des textes.

2.3 Les milieux naturels

Le dossier présente en annexe 2, une étude faune-flore effectuée sur le site global de l'opération « Chapelle International », qui est qualifiée d'« intermédiaire », les visites effectuées ayant eu lieu en juillet et août 2012 et devant être complétées par des études complémentaires sur d'autres périodes.

Il convient de remarquer que l'étude faune-flore présentée en annexe est de bonne qualité. Les enjeux ont bien été identifiés notamment sur les bords de voies de chemins de fer à l'Ouest, au Sud et au Nord par la présence d'espèces remarquables :

- floristiques : la Chondrille à tiges de jonc déterminante ZNIEFF sous condition et assez rare à Paris, le Chardon à petites fleurs très rare en Île-de-France, le Sénéçon visqueux considéré comme rare en Île-de-France, la Linaire couchée rare en Île-de-France et très rare à Paris ;

- faunistiques : le Léopard des murailles protégé en France et cité en annexe IV de la directive "Habitats, l'Oedipode turquoise, assez rare et protégé en Île-de-France, le Conocéphale gracieux protégé en Île-de-France et déterminant de ZNIEFF.

D'autre part, le rapport n'aborde pas les continuités écologiques et la présence potentielle d'une trame verte le long de la voie ferrée. En effet, la ville de Paris a pris comme initiative de développer une trame verte, le long de ses voies ferroviaires au travers de son plan biodiversité, pour créer une continuité écologique dans un contexte très urbanisé. Il conviendrait donc que le pétitionnaire se rapproche des services de la ville de Paris, concernant ces points.

2.4 Le bruit et la pollution de l'air

Une étude acoustique sur la globalité du site « Chapelle International » a été effectuée en 2010. Elle montre que le site est bruyant du fait de la proximité de la rue de la Chapelle, du boulevard Ney, du boulevard périphérique et des voies ferrées. Il convient de noter qu'aucun point de mesure n'a été effectué au niveau des habitations à l'Ouest du site, de l'autre côté des voies ferrées, alors que celles-ci seront exposées aux nuisances sonores du projet.

La pollution de l'air est traitée pages 78 à 81, en se référant aux résultats des mesures de la station AIRPARIF la plus proche du site, qui montrent des dépassements journaliers des valeurs limites pour les particules PM10⁴, un léger dépassement pour le dioxyde d'azote

²Polychloro-biphényles

³Hydrocarbures aromatiques polycycliques

⁴Les PM 10 sont des particules en suspension dans l'air dont le diamètre est inférieur à 10 micromètres

(NO₂) et pas de dépassements pour l'ozone. Aucun commentaire n'est fait sur ces données.

L'autorité environnementale aurait attendu plus de précisions sur ces points ainsi que des éléments explicatifs sur les sources actuelles de pollution de l'air du site.

2.5 Les paysages et le patrimoine

Le projet ne concerne pas de sites inscrits ou classés, ni de ZPPAUP⁵.

Le dossier note la présence aux alentours de grandes « pièces urbaines » comme des stades, des entrepôts, deux immeubles de 70 mètres encadrant la porte de la Chapelle, qui forment des émergences dans le paysage aux alentours du site. Le périphérique se trouve à environ 300 mètres du site, en situation de viaduc au-dessus de la porte de la Chapelle. Des vues paysagères illustrant ce contexte faciliterait la compréhension de l'étude.

Le dossier note la présence proche du site, de l'imprimerie de la SNCF, bâtiment Eiffel non classé, mais présentant une architecture remarquable.

2.6 Les transports et les déplacements

Les infrastructures de transport proches du site sont les voies ferrées desservant la gare du Nord, le carrefour de la porte de la Chapelle, le boulevard Ney, la rue de la Chapelle, le boulevard périphérique, et l'échangeur de la porte de la Chapelle.

Le site bénéficie actuellement d'un seul accès sur la rue de la Chapelle. Il est bien desservi par les transports en commun.

Le dossier note que le site actuel est un site logistique avec un trafic de poids-lourds de 89 camions par jour.

3. Justification du projet retenu

Un appel à projets lancé en juillet 2010 par l'aménageur du futur quartier de Chapelle International « Espaces Ferroviaires », a retenu le projet Sogaris, objet du présent avis.

Ce projet de pôle multimodal est positionné entre le faisceau ferroviaire Nord et le quartier résidentiel du projet global de l'opération Chapelle International. Il répond aux engagements portés par la charte de bonnes pratiques des transports de marchandises signée en juin 2006 entre le maire de Paris et une cinquantaine de partenaires dont la SNCF et Sogaris, maître d'ouvrage du pôle.

Le projet, en faisant entrer des marchandises dans Paris par voies ferrées, vise à devenir une porte d'entrée logistique pour la capitale. La redistribution dans les quartiers devant ensuite s'y faire par véhicules propres (GNV, électriques).

Le schéma multimodal de grande distribution doit générer annuellement les gains environnementaux suivants :

- 800 000 kms en moins sur la voirie Île-de-France (véhicules industriels diesels) ;
- 10 000 camions en moins entrant dans la ville de Paris ;
- 410 tonnes de CO₂ en moins ;
- 50 % de polluants en moins, notamment les NOx et les particules ;
- diminution du bruit.

Le schéma multimodal messagerie doit générer annuellement les gains environnementaux suivants :

- 300 000 kms en moins sur la voirie Île-de-France (véhicules industriels diesels) ;
- 3700 camions en moins entrant dans la ville de Paris ;
- 150 tonnes de CO₂ en moins ;
- 50 % de polluants en moins, notamment les NOx et les particules.

4. Les impacts du projet et les mesures proposées par le pétitionnaire

Les impacts temporaires, permanents, directs et indirects du projet, sont traités dans le dossier. Les mesures de réduction des impacts constatés, sont traitées dans chaque thématique concernée. Une synthèse dans un tableau conclusif en faciliterait la compréhension.

⁵Zone de Protection du Patrimoine Architectural, Urbain et Paysager

Les impacts cumulés du projet avec les projets existants ou futurs proches du site ne sont pas traités. Les modalités de suivi des mesures de réduction d'impact ne sont pas abordées.

4.1 La phase chantier

Le dossier note qu'une attention particulière devra être portée sur les travaux en phase de terrassements afin de détecter d'éventuelles nouvelles zones polluées, mais n'indique pas les modalités de cette surveillance.

Il est noté qu'un chantier à faible impact environnemental sera mis en place, ce qui est appréciable. La phase de déconstruction n'est pas abordée, car le dossier précise que le terrain sera livré nu par « Espaces Ferroviaires ». La gestion des déchets de chantier et la limitation des pollutions et des nuisances sont abordées avec des propositions de mesures qui semblent pertinentes.

4.2 Les risques naturels et la gestion des eaux pluviales

Le risque de mouvements de terrain n'est pas abordé dans les impacts, alors que des mesures devraient être prévues sur ce point lors des travaux qui doivent être conduits en accord et avec le suivi des services de l'IGC.

Le dossier note que les eaux pluviales des voiries seront traitées par débourbeur-deshuileur avant rejets dans les réseaux publics. Les espaces verts et jardins installés en toiture permettront une évapo-transpiration des eaux et un abattement de 36%.

4.3 Les milieux naturels

L'autorité environnementale, rappelle que dans la mesure où le projet est susceptible de détruire des espèces protégées ou leurs habitats, le pétitionnaire doit, avant d'entreprendre tous travaux, procéder à une demande de dérogation relative à l'interdiction de destruction d'espèces (article L.411-1 du code de l'environnement). Les mesures d'évitement, de réduction d'impacts ou de compensation doivent être proposées dans le cadre de cette procédure et être soumis à l'avis du Conseil National de Protection de la Nature.

L'étude des milieux naturels présentée en annexe du dossier met en évidence les impacts du projet sur ces milieux et propose des mesures d'évitement, de réduction et de compensation. Il aurait été appréciable que l'étude d'impact reprenne cette étude, notamment pour ce qui concerne la zone impactée par les travaux. En effet, dans l'étude d'impact (page 58 et 63) le projet est présenté comme n'affectant pas les zones d'enjeux écologiques, alors que l'étude détaillée superpose ces zones avec le périmètre d'emprise des travaux, montrant ainsi que les travaux auront un impact à préciser sur les milieux naturels existants.

L'autorité environnementale recommande de mettre en cohérence les conclusions des deux études.

4.4 Les paysages, le patrimoine

Le dossier note que le bâtiment remarquable de l'imprimerie de la SNCF sera préservé mais verra son affectation modifiée, sans autre précision.

L'intégration dans le paysage est succinctement abordée. Des photomontages, rendraient la lecture plus facile.

L'autorité environnementale aurait apprécié que soient présentés les impacts paysagers du projet sur les habitations existantes proches du site et les habitations futures du site global de l'opération « Chapelle International ».

Un photomontage présenté en annexe 9 du dossier, suggère que le bâtiment logistique sera lumineux la nuit. L'autorité environnementale aurait apprécié que les potentielles nuisances lumineuses pour les habitations se trouvant en face du futur bâtiment, de l'autre côté des voies ferrées, soient traitées.

4.5 Le bruit et la qualité de l'air

Une étude des impacts sonores (non jointe au dossier) a été menée pour la globalité de l'opération Chapelle International. Selon le dossier, cette étude note que le bâtiment logistique du projet va créer un écran pour les niveaux bas (0 à 7m) des immeubles voisins à l'Est du projet, vis-à-vis des nuisances sonores issues des voies ferrées.

Cette étude acoustique globale ne prenant pas en compte la totalité du trafic routier poids-lourds du projet de bâtiment logistique, une étude complémentaire (jointe au dossier, en annexe 8) a été menée, mettant en évidence la nécessité de réduire les sources sonores issues :

- des circulations des poids lourds

- de la ventilation du hall du rez-de-chaussée
- de la chaufferie

Des mesures pertinentes de réduction d'impact sont présentées telles que l'installation d'écrans acoustiques le long des voies d'accès, d'équipements silencieux pour les prises et rejets d'air des ventilations, d'une grille acoustique et de silencieux pour la prise d'air des chaudières. Le dossier n'aborde pas les mesures de suivi de ces installations.

Le projet tend à limiter l'usage de véhicules rejetant des gaz d'échappement et entraînera donc une diminution des émissions de gaz à effet de serre et des polluants tels que les oxydes d'azote et les particules.

Il n'est pas prévu de parc de stationnement pour le personnel afin de favoriser l'utilisation des transports en commun.

4.6 Les déplacements

Un accès spécifique à la halle logistique est prévu, afin de limiter les nuisances du trafic sur le reste du futur quartier. Le trafic à l'intérieur du site est succinctement évoqué mais aucune étude de trafic induit sur les zones alentours n'est présentée.

Il est noté que le trafic global issu de la base logistique, sera de 346 véhicules par jour avec une répartition sur la journée (voitures, camions, véhicules utilitaires, cargos-cycles).

Le dossier note que le projet de bâtiment logistique, va diviser par dix le trafic de poids lourds à l'entrée de la capitale, ce qui est appréciable.

4.7 Les énergies renouvelables

Le respect de la réglementation technique RT 2012 et des exigences du référentiel de haute qualité environnementale HQE (sans préciser lequel) sont évoquées, avec une proposition de mesures qui semblent pertinentes.

Le dossier précise que les espaces logistiques sont maintenus à moins de 12°C et ne sont donc pas soumis à la réglementation thermique, mais des mesures d'économie d'énergie sont envisagées, notamment concernant les éclairages.

La centrale photovoltaïque prévue en toiture, est évoquée sans détails ni photomontage.

Le dossier note que des études sont en cours pour récupérer la chaleur des process du Data center et pour utiliser le réseau CPCU du chauffage urbain de la ville de Paris, sans autre précision.

4.8 Les risques technologiques et la pollution des sols

Les risques technologiques ne sont pas traités dans le dossier, notamment la présence ou non dans le projet, d'installations soumises au régime des ICPE. L'autorité environnementale précise cependant, que des déclarations d'installations ont été faites par le pétitionnaire, en date du 21 décembre 2012, auprès des services de la DRIEE⁶ chargés des ICPE. Ces déclarations concernent les rubriques suivantes :

- 1185/2/a (DC) pour les installations de réfrigération du data center ;
- 2910/A/2 (DC) pour les groupes électrogènes de secours du data center ;
- 2925 (D) pour les 76 postes de charge de véhicules électriques répartis entre le RDC et le sous-sol ;
- Les autres installations prévues sur le site de stockage de liquides inflammables, d'entrepôt logistique, d'entrepôts frigorifiques et de chaufferie gaz, ont été notifiées comme n'étant pas classables.

L'autorité environnementale rappelle au pétitionnaire, que l'étude d'impact du projet doit présenter les différentes installations concernées par la réglementation des ICPE et les situer sur un plan du site.

Des pollutions ont été constatées dans les analyses de l'étude préliminaire des sols, air du sol et nappes souterraines.

Il appartient au pétitionnaire de dépolluer pour permettre les usages futurs et, après dépollution, de s'assurer que l'état de pollution résiduelle est compatible, notamment sur le plan sanitaire avec les usages futurs. Conformément aux recommandations du Ministère en charge de l'environnement, les sources de pollution (mises en évidence lors du diagnostic ainsi que celles qui pourraient être découvertes en phase travaux ou lors des investigations complémentaires) doivent être supprimées (traitement, ou excavation et élimination ...). En cas d'impossibilité de supprimer les sources de pollution, il y a lieu de prendre des mesures permettant de supprimer les voies de transfert des polluants et

⁶Direction régionale et interdépartementale de l'environnement et de l'énergie en île de France (DRIEE-IF).

établir des restrictions d'usage destinées, en particulier, à garder en mémoire les sources de pollution laissées en place et à garantir la pérennité des éventuelles mesures de confinement ou de surveillance nécessaires.

La réalisation du projet va nécessiter l'excavation de terre pour la création du sous-sol du bâtiment. Aussi des analyses en fond et bord de fouille devront être faites pour s'assurer que les concentrations résiduelles des substances analysées soient inférieures aux concentrations maximales admissibles (CMA).

Une évaluation quantitative des risques sanitaires (EQRS) a été menée, pour les futurs usagers et résidents du site global (jointe au dossier, en annexe 4), les CMA y ont été calculées. Ces valeurs ont été définies afin que les risques sanitaires soient acceptables sur l'ensemble du site quels que soient la population accueillie et les scénarii étudiés.

L'EQRS conclut à la compatibilité partielle de l'état de pollution du site avec les usages de la zone 2 (futur bâtiment logistique : usages industriel et tertiaire/commercial).

En conséquence, dans les conclusions et recommandations de l'EQRS, le bureau d'études préconise que les sols à l'extérieur des bâtiments soient recouverts (couche de terre de 30 cm dans les espaces verts, revêtements d'enrobé ou de béton sur les voiries) sur l'ensemble du site, afin d'éviter le contact avec les sols pollués, l'ingestion de sol et l'inhalation de poussières. Il est précisé que cette obligation devra faire l'objet de l'instauration de servitudes réglementaires (restrictions d'usages). D'autres préconisations sont faites: suivi semestriel de nappe souterraine, mesures à prendre en cas de travaux en sous-sol (protection, élimination des terres).

L'autorité environnementale remarque qu'il aurait été pertinent de présenter dans l'étude d'impact, les conclusions et recommandations de l'EQRS qui doivent être respectées (chapitre 5 de l'EQRS) et que le pétitionnaire s'engage à suivre.

5. 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 n'aborde pas l'ensemble des thématiques environnementales. L'absence de photographies, de photomontages ou de schémas, mise à part une vue aérienne présentant approximativement le périmètre du projet rend difficile la compréhension des textes par un public non averti.

6. 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 la Région d'Île-de-France
Préfet de Paris


Jean DAUBIGNY