



PRÉFET DE LA REGION D'ILE-DE-FRANCE

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

Paris, le

15 OCT. 2012

Évaluation environnementale des projets

Dossier n° EE-617-12

Avis de l'autorité environnementale sur le débranchement du Tramway T4 de Livry-Gargan jusqu'à Clichy-Montfermeil (Seine-Saint- Denis).

Résumé de l'avis

Le présent avis de l'autorité environnementale porte sur le dossier de Déclaration d'Utilité Publique du projet de débranchement du Tramway T4 entre Livry-Gargan et Montfermeil en passant par Clichy-sous-Bois, sur 6.5 km, . Le projet a vocation à améliorer la desserte de ces secteurs, aujourd'hui isolés, et doit permettre de gagner jusqu'à 18 minutes sur un trajet actuellement effectué en 40 minutes en bus. Il devrait également entraîner un report modal de la voiture vers les transports en commun.

Ce projet fait également l'objet d'un avis de l'autorité environnementale du CGEDD¹, dans la mesure où la maîtrise d'ouvrage est assurée conjointement par RFF et la SNCF.

Les principaux enjeux environnementaux de ce projet concernent le bruit, l'insertion urbaine et paysagère, mais aussi la gestion des eaux pluviales et l'impact sur les espaces naturels situés à proximité immédiate, dont certains, bien qu'étant de faible superficie et cernés par un tissu urbain dense, présentent un intérêt écologique indéniable.

L'état initial de l'environnement est globalement de bonne qualité, en revanche l'évaluation des impacts est réalisée de manière inégale selon les thématiques. Ainsi, l'autorité environnementale relève la bonne qualité de l'évaluation des impacts du projet sur les thématiques déplacements, bruit et qualité de l'air.

L'autorité environnementale note toutefois que l'évaluation des impacts du projet sur les thématiques relatives à la gestion des eaux pluviales, et au paysage mériterait d'être plus détaillée et celle relative aux espaces naturels et aux espèces protégées d'être plus étendue.

Enfin, une vigilance particulière devra être portée à la mise en oeuvre effective des mesures visant à limiter l'impact du projet sur l'ambiance sonore des secteurs concernés, en phase d'exploitation. Des mesures sonométriques devront être réalisés une fois le projet achevé. De même, les impacts en phase chantier seront potentiellement importants. Les mesures visant à réduire les nuisances induites pour les riverains devront être précisées aux phases ultérieures et mises en oeuvre.

*

* *

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

¹Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable

AVIS

1. L'évaluation environnementale

1.1 Présentation de la réglementation :

Le système européen d'évaluation environnementale des projets est basé sur la directive n°85/337/CEE du 27 juin 1985 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, le décret n°2009-496 du 30 avril 2009, entré en vigueur le 1^{er} juillet 2009 désigne l'autorité environnementale prévue aux articles L.122-1 et L.122-7 du code de l'environnement.

La saisine pour ce projet est conforme au décret n° 2009-496 du 30 avril 2009 relatif à l'autorité administrative compétente en matière d'environnement prévue aux articles L.122-1 et L. 122-7 du code de l'environnement. 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 85/337/CEE.

Cet avis sera joint au dossier d'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique. Il est, à la suite de l'enquête publique, un des éléments dont l'autorité compétente tient compte pour prendre la décision d'autoriser ou non le projet.

1.3. Contexte du projet

Le projet de débranchement du tramway T4 de Livry-Gargan jusqu'à Clichy-Montfermeil est une opération portée par trois maîtres d'ouvrage : RFF, la SNCF et le STIF. Déposé avant le 1^{er} juin 2012, le projet fait l'objet d'un avis du CGEDD et d'un avis du Préfet de Région, du fait de cette co-maîtrise d'ouvrage.

Actuellement desservies par des lignes de bus, il s'agit pour les communes de Clichy-sous-Bois et de Montfermeil, situées à plus de 20 km à l'est de Paris, de sortir de leur isolement géographique en étant reliées à la station RER de Noisy-le-Sec (RER E). La liaison à Noisy-le-Sec sera réalisée par le tramway via une bifurcation située à Livry-Gargan sur une longueur de 6.5 km desservant 11 stations. La mise en service est prévue pour 2017.

Avec un tramway toutes les 6 minutes, le gain de temps par utilisateur en heure de pointe est estimé entre 10 et 18 minutes sur un temps de parcours qui est actuellement de 40 minutes, en bus.

Le projet, qui a évolué depuis 2009, a fait l'objet d'une concertation. Le secteur du projet est également concerné par d'autres projets de transport en commun comme le BHNS ou Bus à haut niveau de Service devant emprunter l'ancienne RN3 entre la porte de Pantin et Livry Gargan, et par la ligne rouge du projet de Grand Paris Express à Clichy-Montfermeil .

1.4. Description générale du projet

Le projet prévoit :

- 11 stations avec des espaces à prévoir en insertion urbaine;
- un site de remisage sur Noisy-le-Sec dans l'enceinte du secteur de la gare ;
- démolition du centre opérationnel de la ligne T4 actuellement à Livry-Gargan et reconstruction sur l'enceinte du secteur de Noisy-le-Sec ;
- la création de parkings mais la suppression nette de 272 emplacements de stationnement ;
- création de pistes cyclables longeant le tracé du tramway ;
- le tracé emprunte des voies existantes, excepté sur la commune de Clichy-sous-Bois où une voie nouvelle traverse une zone boisée dans le quartier du Chêne Pointu ;

2. Analyse de l'étude d'impact

2.1. Description de l'état initial et identification des enjeux

La description de l'état initial de l'environnement permet d'identifier certains enjeux propres au territoire. Son niveau de détail est proportionné en conséquence, tenant également compte des sensibilités induites par les impacts prévisibles du projet.

Le sol, la pollution, les risques et l'eau

La géologie du site du projet est bien caractérisée, elle renferme des formations peu perméables (limons de plateaux, marnes et argiles vertes). Le tracé recoupe des zones soumises à l'aléa moyen concernant le phénomène de retrait/gonflement des argiles, en particulier sur le plateau de Clichy-Montfermeil et sur les versants. Les secteurs les plus pentus sont soumis à un aléa fort. Un plan de prévention des risques retrait-gonflement des argiles est en cours d'élaboration mais non encore approuvé.

Le risque d'instabilité des sols en rapport avec des cavités (carrières ou poches de gypse, après dissolution par l'eau), n'est pas retenu comme un enjeu dans la mesure où les secteurs à risque se trouvent en dehors du tracé.

Concernant le risque d'inondations par ruissellement, les communes de Livry Gargan, Clichy-sous-Bois, Pavillons-sous-bois et Montfermeil sont classées en risque fort à assez fort. Les formations géologiques en places, peu perméables, ne sont en effet pas de nature à freiner les ruissellements surtout dans les secteurs marqués par une forte topographie. Le pétitionnaire confirme l'existence du risque inondation pluviale, aggravé par l'état actuel des réseaux, leur saturation et le risque avéré de refoulement des eaux pluviales à l'entrée des réseaux. Il indique la présence de bassins de rétention pour réduire ce risque. Par conséquent, cet enjeu étant fort, comme cela est mentionné dans le dossier, l'autorité environnementale aurait apprécié qu'une caractérisation plus fine de l'état initial soit faite, notamment en matière d'écoulements superficiels, d'analyse de l'efficacité des bassins existants et d'identification des secteurs de dysfonctionnements. Cette étape est un préalable indispensable pour la recherche de solutions techniques.

Le patrimoine naturel,

Le site du projet se situe en limite de l'agglomération parisienne dans une structure urbaine marquée par un tissu dense mêlant habitat collectif avec commerces et pavillons à Clichy-sous-bois, Livry-Gargan et Pavillons-sous-Bois et un tissu moins dense à Montfermeil.

Néanmoins, ce secteur présente aussi quelques espaces naturels remarquables, non loin du tracé, tels que le Massif de l'Aulnoye, le Parc de Sevran et le Parc de la Fosse Maussoin, la forêt régionale de Bondy. L'autorité environnementale souligne que les rares espaces verts situés à proximité du projet jouent un rôle d'espace de respiration et de loisirs et présentent pour certaines des qualités écologiques. Ainsi, quelques espaces appartiennent aux entités du Site Natura 2000 n°FR1112013 « Sites de Seine-Saint-Denis », classé comme Zone de protection Spéciale. C'est le cas de la Forêt de Bondy, du Parc de Fosse Maussoin et de l'aqueduc de la Dhuis. Le tracé du tramway passe à 250 m environ du parc de la Fosse Maussoin, et de la forêt de Bondy et traverse l'aqueduc de la Dhuis.

L'autorité environnementale apprécie l'analyse détaillée de l'état initial et les inventaires effectués sur les espaces directement concernés par le tracé du tramway. Toutefois leurs relations avec les deux entités du site Natura 2000 voisines et distantes de seulement 250 m du tracé auraient mérité d'être développées, compte-tenu des caractéristiques du site Natura 2000 de Seine Saint-Denis, qui est composé d'îlots d'espaces naturels fonctionnant comme un véritable réseau. Les îlots concernés recèlent en effet des habitats et des espèces protégées.

L'étude d'impact met en évidence que les vieux platanes, au croisement de la rue Notre Dame des Anges et de l'avenue Jean Jaurès à Montfermeil (site n°6 en page 64), comportent de nombreuses cavités hébergeant la Pipistrelle commune ; il s'agit donc d'un enjeu fort dans la mesure où cette espèce de chauve-souris est protégée. L'autorité environnementale fait remarquer que les vieux platanes qui bordent les voies devant accueillir le tracé sur Livry Gargan et Clichy-sous-bois, et présentant les mêmes caractéristiques, sont également susceptibles d'abriter des Pipistrelles. Seraient concernées, les voies suivantes : le Boulevard Gutenberg, l'avenue Desmoulins et l'avenue Léon Blum où les arbres vont être supprimés pour le passage du tramway. Ainsi, considérant leur sensibilité écologique, l'autorité environnementale aurait apprécié que soient réalisées, sur ces portions de tracé à enjeu, des investigations concernant la Pipistrelle.

De nombreuses espèces forestières protégées ont été rencontrées dans les parties boisées du quartier du Chêne pointu, à Clichy-sous-Bois (page 51) : le Pinson des arbres, certaines comme le Pic Epeiche, le Pic vert, la Mésange charbonnière, le Grimpereau des jardins recherchent les cavités des arbres. Deux autres espèces protégées comme le Rougequeue à front blanc et l'Epervier d'Europe sont également présents. Ce secteur présente donc un intérêt indéniable pour la biodiversité ; cet enjeu aurait mérité une description plus approfondie dans l'étude d'impact.

Le patrimoine archéologique, bâti et paysager

Le volet archéologique mentionne sur une carte l'extension des sites archéologiques en présence : il s'agit de sites gallo-romains. Toutefois, les mesures à prendre en cas de découverte ne sont pas précisées. Aussi, au cas où les travaux mettraient à jour des vestiges, l'autorité environnementale rappelle l'article L531-14 du code du patrimoine portant réglementation des fouilles archéologiques. Les découvertes fortuites d'objets pouvant intéresser la préhistoire, l'histoire et l'art, doivent faire l'objet d'une déclaration immédiate au maire de la commune qui doit la transmettre au service archéologique de la Direction Régionale des affaires Culturelles de la région Ile-de-France (DRAC), qui pourra donner lieu à des prescriptions d'archéologie préventive.

Le paragraphe portant sur le patrimoine paysager et patrimonial se limite à deux pages de description dans l'état initial de l'environnement (pages 119 et 120), sans aucune photographie. L'autorité environnementale recommande d'insérer différentes vues, permettant d'avoir un aperçu des différents secteurs et notamment de ceux qui présentent un intérêt particulier du point de vue du patrimoine (abords du centre ville de Montfermeil, et site inscrit de la Chapelle Notre Dame des Anges à Clichy-sous-Bois notamment). Le

tracé du Tramway est notamment situé dans le périmètre de protection des Monuments Historiques de Montfermeil. Un avis de l'Architecte des Bâtiments de France sera donc requis, comme l'indique à juste titre le dossier.

Par ailleurs, les allées bordées d'arbres anciens, rencontrées depuis le boulevard Gutenberg jusqu'aux allées Léon Blum, ne sont perçues que comme des « arbres d'alignements » et « taillés en rideaux créant une ambiance typique de banlieue .. ». Il n'est rappelé à aucun moment qu'il faut au moins 30 ans pour produire de tels spécimens. Ce point n'est pas relevé comme un enjeu par les maîtres d'ouvrage alors que le tracé du futur tramway va supprimer ces arbres. .

Les déplacements, l'ambiance sonore et la qualité de l'air

L'autorité environnementale apprécie la qualité apportée à l'élaboration de l'état initial de l'environnement sur ces thématiques. L'ambiance sonore du projet a été caractérisée de façon exhaustive par une modélisation acoustique à partir de mesures in situ. Huits points de mesure ont été choisis en fonction de différents critères dont par exemple la proximité de bâtiments sensibles (hôpitaux, écoles,...). Il ressort que la majorité des points se trouvent en zone sonore modérée.

Considérant la présence d'espèces protégées d'oiseaux et d'espèces Natura 2000 dans le secteur boisé du Chêne pointu, il aurait été apprécié qu'une mesure de l'ambiance sonore actuelle soit réalisée au sein de l'espace où va passer le tramway afin de pouvoir évaluer par la suite si le passage du tramway est susceptible de dégrader la situation actuelle.

Les éléments d'information pour représenter l'état initial de qualité de l'air sur la zone sont issus de deux stations situées non loin du site du projet : Villemomble et Bobigny. Les polluants pris en compte dans l'étude sont les oxydes d'azote, le benzène, l'ozone et les particules inférieures à 10 micromètres. L'analyse présente les résultats et le bilan de mesures effectuées sur l'année 2009, ces dernières ont bien été comparées aux valeurs guides de l'OMS fixées dans le décret n°2010-1250 du 21 octobre 2010. Elle conclut notamment à des teneurs en polluants conformes aux objectifs de qualité fixés avec cependant des teneurs en ozone, oxydes d'azote et particules fines ponctuellement supérieures aux valeurs limites (page 127)

2.2. Justification du projet retenu

Le projet a évolué au cours des années. Des variantes au tracé initial sont proposées qui sont motivées par des considérations de désenclavement du site. Toutefois, sur les secteurs à fort enjeux environnementaux comme c'est le cas des voies concernées par la coupe d'arbres anciens et le secteur du Chêne Pointu devant être traversé par le tramway, l'autorité environnementale aurait apprécié que soit menée une réflexion sur des tracés alternatifs afin d'épargner ces milieux. En particulier, il n'est pas indiqué d'alternative au tracé de la voie nouvelle devant traverser le secteur boisé du Chêne Pointu.

3. Les impacts environnementaux et les mesures proposées par le pétitionnaire

La topographie, stabilité et qualité des sols

L'aménagement du secteur ne prévoit pas de remanier le sol en place au point d'en modifier l'actuelle topographie. Toutefois, les risques encourus au moment du chantier en rapport avec la présence d'éventuelles terres polluées ont bien été identifiés. Il est prévu leur mise en décharge le cas échéant.

Bien que le risque de mouvement de terrain ne soit pas identifié comme un enjeu fort du site du projet (phénomène de dissolution du gypse, gonflement des argiles), le pétitionnaire

a prévu des sondages géotechniques à l'échelle du site afin de prévoir les dispositions constructives adaptées.

Le matériel roulant à propulsion électrique et dépourvu de pneu qui est proposé n'est pas de nature à générer des pollutions pour les sols et les nappes souterraines.

Concernant le site de maintenance situé à Noisy-le-Sec, le pétitionnaire est invité à consulter les services de l'Etat en charge des Installations Classées pour la protection de l'Environnement afin de vérifier si le projet est soumis au régime de la déclaration ou de l'autorisation.

Les ruissellements

Le tramway va emprunter des voiries déjà existantes excepté au niveau de la Voie Nouvelle. Il prévoit des secteurs de pleine terre où les eaux de pluie pourraient s'infiltrer et n'envisage d'imperméabiliser qu'un hectare supplémentaire par rapport à la situation actuelle. Dans les secteurs imperméabilisés, il est prévu de rejeter les eaux de ruissellement générées au réseau. Seule, la voie nouvelle serait équipée d'un réseau enterré, nouvellement créé, et surdimensionné (Allée Audin et Voie Nouvelle).

L'autorité environnementale relève que ces principes d'aménagement ne s'accompagnent d'aucune étude de faisabilité qui tienne compte des débits générés par le projet en y intégrant les éventuels ruissellements existants à maîtriser. Compte tenu de l'enjeu fort que représente la maîtrise des ruissellements sur le site du projet, des précisions seraient nécessaires. Ainsi, rien n'indique que le sol en place est propre à l'infiltration et aucun calcul ne permet d'établir si cette solution sera en mesure d'absorber les débits existants et ceux générés. Aucune indication non plus n'est communiquée sur le dimensionnement du réseau enterré. Enfin, l'absence de prise en charge des ruissellements sur certains tronçons, et leur rejet direct au réseau, ne respecte pas le SDAGE, Schéma Directeur d'aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE Seine-Normandie approuvé le 20 novembre 2009). Celui-ci recommande notamment de réguler les eaux de ruissellement générées par l'urbanisation.

Le volet de l'étude d'impact concernant la thématique des eaux de ruissellement et ses enjeux aurait dû être renseigné de manière plus détaillée, sans attendre les démarches qui seront entreprises dans le cadre d'une procédure de raccordement au réseau ou d'une procédure loi sur l'eau pour les eaux devant être infiltrées.

Le patrimoine naturel

Le tracé du projet est situé à proximité immédiate de différentes entités du Site Natura 2000 « Sites de la Seine-Saint-Denis » et traverse même l'une d'entre elles (Aqueduc de la huis). Une analyse des incidences du projet de tramway sur le site Natura 2000 a été faite. Il en ressort que le site du projet comporte des espèces communautaires comme la Pipistrelle, mais que le projet n'aura pas d'incidences notables sur le site Natura 2000.

Les îlots de nature situés sur le site du projet comportent des espèces communautaires et des espèces protégées au sens de l'article L411-1 du code de l'environnement. Certains de ces milieux sont directement impactés par le tracé du tramway comme le boisement du Chêne pointu et les allées d'arbres anciens.

L'autorité environnementale considère donc que le projet est susceptible de porter atteinte à des espèces protégées et rappelle qu'en cas d'impact avéré sur ces espèces protégées il est obligatoire de déposer une demande de dérogation à l'interdiction de destruction d'espèces protégées conformément à l'article L411-2 du code de l'environnement. A ce stade, l'étude d'impact indique qu'aucune demande de dérogation n'est envisagée (p231). Ce choix méritera d'être reconsidéré, à la lumière des analyses complémentaires qui seront faites ultérieurement.

Le défrichement de 3000 m² dans le bosquet du Chêne pointu (classé en espace Boisé Classé) nécessite une compensation à hauteur de 6000m². Mais compte-tenu du peu d'espace disponible sur ce secteur, le maître d'ouvrage prévoit l'acquisition d'une parcelle boisée privée, rétrocédée à l'Etat ou à la collectivité en vue de son ouverture au public. Cette proposition devra être précisée, et son intérêt écologique évalué au regard du milieu détruit.

Le patrimoine paysager et bâti

A Clichy-sous-Bois, l'emplacement réservé pour le tracé du futur tramway impacte sensiblement le site inscrit de la Chapelle Notre Dame des Anges et ses abords. Le maître d'ouvrage devra consulter l'Architecte des Bâtiments de France. La définition du projet devra intégrer cette dimension afin de préserver la qualité des lieux, objet de la protection du site.

A Montfermeil, le tracé du tramway est aux abords immédiats des monuments historiques du centre ville et au cœur de l'ancien bourg rural. Cet ensemble présente une haute valeur patrimoniale dont les transformations seront soumises à l'Architecte des Bâtiments de France, comme le prévoit à juste titre le maître d'ouvrage (p283). A ce stade de définition du projet, il y a lieu d'identifier certaines problématiques. Ainsi, l'exiguïté de l'espace public va laisser peu de marge d'intégration à l'aménagement. Par ailleurs, les quais surhaussés et les éventuels supports de câbles vont créer un encombrement des rues. Les largeurs de trottoir ramenées à 1.3m de part et d'autre d'une voirie accueillant un équipement ferroviaire, risque d'altérer les caractéristiques du centre historique de la commune. La démolition potentielle de constructions anciennes pour assurer une largeur de passage aux équipements roulant, est susceptible d'affecter sensiblement les abords des monuments et de modifier le caractère du centre historique.

Le dossier n'aborde pas de façon suffisamment détaillée l'intégration paysagère du tramway notamment dans les secteurs où d'anciennes rangées d'arbres vont être arrachées ; Il aurait été apprécié que soient présentées des vues avant et après projet sur le tracé projeté afin d'avoir une idée des premières mesures qui sont proposées notamment sur les planches p284 et 285 et 286.

Les déplacements, l'ambiance sonore et la qualité de l'air

Ce projet répond aux critères des politiques de déplacement décidées dans le PDU d'Ile de France. Il a pour objectif d'augmenter les déplacements en transport en commun et en modes doux au détriment de l'usage de la voiture.

Sur le plan méthodologique, l'autorité environnementale considère que l'impact du projet sur le trafic automobile est correctement évalué, dans la mesure où il n'y a pas d'hypothèse de report modal sur le tramway, ce qui fait prendre en compte un cas défavorable, et en conséquence prendre des mesures de réduction d'impact maximalistes.

Concernant les impacts, l'étude montre, sans hypothèse de report modal donc, que le projet entraînera une gêne modérée à la circulation automobile. Le centre de Montfermeil serait le plus impacté, notamment le boulevard Bargue mais sa charge actuelle serait suffisamment faible pour absorber un trafic supplémentaire.

L'autorité environnementale considère que l'étude concernant l'impact du projet sur les nuisances sonores, en phase d'exploitation, est de bonne qualité. Des simulations ont été réalisées au niveau des futures infrastructures ferroviaires et au niveau des infrastructures routières modifiées. Elles aboutissent à la mise en évidence de dépassements des seuils réglementaires avec la mise en place du projet. Le pétitionnaire propose des préconisations pour limiter l'impact du projet sur l'ambiance sonore : abaissement de la vitesse moyenne d'exploitation, revêtement de la plateforme de circulation, entretien des rails... Il conviendra de veiller à ce que ces préconisations, dont certaines ne figurent pas au stade actuel de la définition du projet, soient mises en oeuvre, afin de limiter l'impact négatif sur l'ambiance sonore du site. Des mesures sonométriques devront également être

effectuées, une fois le projet achevé, de manière à s'assurer de la conformité réglementaire du site en la matière.

Un des objectifs de cette liaison est de réduire les déplacements en voiture au profit du tramway pour améliorer la qualité de l'air. Toutefois, le projet engendrera une redistribution d'une partie du trafic routier des axes empruntés par le tramway vers les axes voisins et donc un report des émissions en substance polluantes dans l'atmosphère. Cet impact reste négligeable tant que le trafic global n'augmente pas par rapport à la situation actuelle.

Phase chantier

Les travaux engendreront des effets temporaires notamment en termes de pollution gravimétrique (issues des poussières), de bruit et de nuisances liées à la fermeture de certaines voies pendant les travaux. Sur ce dernier point, le maître d'ouvrage s'engage à mettre en place un phasage et une organisation du chantier permettant de limiter l'impact sur le fonctionnement des déplacements locaux, et notamment la circulation routière. Le demandeur indique la démolition de plusieurs bâtiments. Ainsi comme le prévoit l'article R1334-27 du code de la santé publique et l'arrêté du 2 janvier 2002 relatif au repérage des matériaux et produits contenant de l'amiante avant démolition, l'exploitant devra réaliser un repérage spécifiques avant démolition pour tout bâtiment dont le permis de construire a été délivré avant le 1^{er} juillet 1997. Il s'agit d'assurer la protection des salariés qui vont effectuer la démolition et de l'environnement du bâtiment qui va être détruit. Avant le démarrage des travaux, il est rappelé au pétitionnaire la nécessité d'effectuer un repérage de l'amiante dans les bâtiments concernés par des démolitions.

4. 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 présenté répond tout à fait à cette exigence.

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'Energie d'Ile-de-France.

Le préfet de région, autorité environnementale

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Daniel CANEPA', written over a light blue horizontal line.

Daniel CANEPA