



Liberté • Égalité • Fraternité  
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Ministère chargé de  
l'environnement

# Demande d'examen au cas par cas préalable à la réalisation éventuelle d'une évaluation environnementale

Article R. 122-3 du code de l'environnement



N° 14734\*03

*Ce formulaire sera publié sur le site internet de l'autorité environnementale  
Avant de remplir cette demande, lire attentivement la notice explicative*

## Cadre réservé à l'autorité environnementale

Date de réception :

Dossier complet le :

N° d'enregistrement :

### 1. Intitulé du projet

Construction d'un hôtel de messagerie urbain au 41/43 boulevard de Douaumont, ZAC Clichy Batignolles, 75017 Paris

### 2. Identification du (ou des) maître(s) d'ouvrage ou du (ou des) pétitionnaire(s)

#### 2.1 Personne physique

Nom

Prénom

#### 2.2 Personne morale

Dénomination ou raison sociale

Prologis France CLXXXV SARL

Nom, prénom et qualité de la personne  
habilitée à représenter la personne morale

Cécile TRICAULT, Présidente

RCS / SIRET

8 9 5 1 1 8 5 8 6 0 0 0 2 6

Forme juridique

SARL

**Joignez à votre demande l'annexe obligatoire n°1**

### 3. Catégorie(s) applicable(s) du tableau des seuils et critères annexé à l'article R. 122-2 du code de l'environnement et dimensionnement correspondant du projet

N° de catégorie et sous-catégorie	Caractéristiques du projet au regard des seuils et critères de la catégorie (Préciser les éventuelles rubriques issues d'autres nomenclatures (ICPE, IOTA, etc.))
39a. Travaux et constructions qui créent une surface de plancher supérieure ou égale à 10 000 m <sup>2</sup>	<p>Surface de plancher créée : environ 48 500 m<sup>2</sup>.</p> <p>Le projet sera soumis à déclaration au titre des rubriques 2.1.5.0. et 1.1.2.0. de l'article R214-1 du code de l'environnement (IOTA).</p> <p>Le projet sera soumis à déclaration ICPE au titre des rubriques 2925-2 (bornes de recharges pour véhicules électriques) et 1185-2a (groupes froids).</p>

### 4. Caractéristiques générales du projet

**Doivent être annexées au présent formulaire les pièces énoncées à la rubrique 8.1 du formulaire**

#### 4.1 Nature du projet, y compris les éventuels travaux de démolition

Le projet consiste en la création d'un hôtel de messagerie urbain du dernier kilomètre situé au 41/43 Boulevard de Douaumont dans l'emprise de la ZAC Clichy-Batignolles, 17ème arrondissement de Paris. La parcelle, d'une surface d'environ 1,98 ha est enclavée entre la Direction Régionale de la Police Judiciaire (DRPJ), le Tribunal de Grande Instance (TGI), des voies de chemin de fer et le site du Syndicat Mixte Central du Traitement des Ordures ménagères (SYCTOM). C'est aujourd'hui un terrain dépourvu de construction, constitué de remblais, qui accueillait précédemment un centre technique de la SNCF pour l'entretien et le stockage des trains.

L'hôtel de messagerie sera composé d'un bâtiment comportant 5 niveaux de messagerie d'environ 9 000 m<sup>2</sup> chacun (rez de jardin (RDJ), rez de chaussée (RdC) et niveaux courants (R+1 à R+3) et 2 niveaux de parkings en sous-sol pour une surface cumulée d'environ 16 500 m<sup>2</sup>. Chaque niveau de messagerie sera équipé d'une aire de chargement/déchargement extérieure. Deux niveaux de bureaux sont prévus au R+4 et au R+5 au-droit des aires de chargement sur une surface cumulée d'environ 2 500m<sup>2</sup>.

La toiture du bâtiment sera végétalisée et bénéficiera d'un aménagement, à l'exception de la toiture des bureaux qui seront équipés de panneaux photovoltaïques..

## 4.2 Objectifs du projet

Le projet s'inscrit dans une volonté de verticalisation et centralisation des activités de distribution de colis en zone urbaine dense. Il a pour objectif de participer à une démarche de désengorgement de Paris des véhicules Poids Lourds (PL) très polluants au profit de véhicules plus compacts et électrique. Ce projet s'inscrit dans la stratégie de logistique urbaine 2022-2026 de la Ville de Paris et répond aux enjeux du pacte pour une logistique métropolitaine du Grand Paris et de la charte en faveur d'une logistique urbaine durable de la ville de Paris.

Le projet permettra d'accueillir un ou plusieurs acteurs majeurs de la distribution urbaine de colis, qui opéreront avec une

flotte de véhicules respectueuse des critères à faibles émissions (Crit'Air 2, 1 et vert).

Le maître d'ouvrage vise par ailleurs l'obtention :

- de la certification BREEAM, niveau excellent pour l'ensemble du bâtiment ;

- du label : BiodiverCity (projet favorisant la biodiversité);

Il est prévu l'installation de panneaux photovoltaïques en toiture (environ 2 600 m<sup>2</sup>), le reste de la toiture sera en très grande partie végétalisée. Une attention particulière sera portée à l'aménagement paysager du site.

Le projet respecte les contraintes de sûreté et de sécurité imposées par la DRPJ et le TGI.

Le projet permettra de doter la ville de Paris d'un équipement de distribution de colis moderne et à faible impact environnemental.

## 4.3 Décrivez sommairement le projet

### 4.3.1 dans sa phase travaux

Le début des travaux préparatoires (dont le terrassement notamment pour les niveaux de parking en sous-sol) est programmé en septembre 2023, pour une durée de 3 mois. Les travaux Tous Corps d'Etat (TCE), dont la construction du

bâtiment et l'aménagement des espaces extérieurs, se dérouleront de décembre 2023 à novembre 2025 soit 24 mois.

La durée prévisionnelle globale est donc estimée à 27 mois. Ce planning prévisionnel a été établi en tenant compte des périodes de nidification des oiseaux et des contraintes liées à l'organisation des Jeux Olympiques et Paralympiques de 2024.

Les travaux de construction du bâtiment comprendront les étapes suivantes :

- les fondations du bâtiment ;

- les travaux de gros œuvre de la superstructure ;

- les travaux TCE.

Puis les travaux d'aménagement extérieurs (voiries, aménagements paysagers) seront réalisés.

Les travaux seront réalisés selon la charte chantier faibles nuisances, à faibles impacts environnementaux et responsables (initiée par la ZAC) qui cadre les bonnes pratiques à mettre en place sur le chantier en termes de maîtrise des risques de pollution, de limitation de consommations des ressources et des nuisances pour les riverains comme en terme d'engagement social et sociétal. Le Cahier des Prescriptions Environnementales et Développement Durable (CPEDD) de la ZAC sera également respecté en phase conception et exploitation du bâtiment.

PROLOGIS est certifié ISO 14001 attestant d'un suivi et d'une attention particulière aux enjeux environnementaux du projet. Le projet s'inscrit dans une démarche de réemploi et de circuit court pour les matériaux de construction. Les matériaux biosourcés seront également privilégiés.

L'accès Nord-Ouest depuis le boulevard de Douaumont sera utilisé pour les livraisons lors de la phase chantier

### 4.3.2 dans sa phase d'exploitation

Le site sera accessible aux véhicules (légers, utilitaires et poids lourds) depuis le Nord-Ouest, depuis le boulevard de Douaumont. Le niveau RdJ est accessible de plain pied depuis l'entrée du site. Le niveau RdC sera accessible via une rampe droite également depuis l'entrée Nord-Ouest du site. Enfin, les étages R+1 à R+3 seront accessibles par une rampe circulaire depuis le RdC.

L'accès piéton sera dissocié et se fera depuis la voie d'accès au Nord donnant sur le boulevard de Douaumont. Au niveau de ce dernier (niveau RdC), un espace d'accueil et d'information sera aménagé. Cette zone constituera l'unique espace accessible au public (ERP Ve catégorie). Le reste du site sera classé en Code du travail et accueillera des activités de messagerie et de bureaux. Le site pourra être exploité 24 heures/24, 7 jours sur 7.

Chaque niveau de messagerie comportera une aire de chargement/déchargement extérieure (accessible aux PL), une zone intérieure réservée aux Véhicules Utilitaires Légers (VUL).

Le parking en sous-sol est destiné aux usagers travaillant sur site. Il permettra d'accueillir 30 places poids lourds (PL) toutes prééquipées pour la mise en place de bornes de recharges électriques et environ 300 places pour les véhicules légers (VL) ou Véhicules Utilitaires Légers (VUL).

L'accès aux bureaux situés en R+4 et R+5 s'effectuera par des accès spécifiques (ascenseurs et escaliers) depuis le parking et le hall d'accueil au RdC.

Le local déchets permettra le tri sélectif des déchets. Situé à proximité du monte-charge afin de faciliter les flux des déchets, il sera dimensionné sur la base de deux enlèvements par semaine. Des locaux techniques et des locaux vélos sont également prévus.

#### 4.4 A quelle(s) procédure(s) administrative(s) d'autorisation le projet a-t-il été ou sera-t-il soumis ?

La décision de l'autorité environnementale devra être jointe au(x) dossier(s) d'autorisation(s).

Le projet fera l'objet d'une demande de permis de construire et d'une demande d'agrément.

Pour mémoire :

Un dossier de déclaration Loi sur l'eau sera réalisé pour les rubriques 2.1.5.0. et 1.1.2.0. et déposé auprès des services de

la DRIEAT 75.

Le projet sera soumis à déclaration ICPE au titre des rubriques 2925-2 (bornes de recharges pour véhicules électriques) et 1185-2a (groupes froids).

#### 4.5 Dimensions et caractéristiques du projet et superficie globale de l'opération - préciser les unités de mesure utilisées

Grandeurs caractéristiques	Valeur(s)
Surface de la parcelle	1,98 ha
Surface de plancher créée Messagerie/Bureaux	46 000 m <sup>2</sup> /2 500 m <sup>2</sup>
Surface aires de chargement	4 000 m <sup>2</sup>
Surface espaces végétalisés (terrasses, jardins)	13 000 m <sup>2</sup>
Surface voirie (cumul voirie privée/voirie commune)	21 500 m <sup>2</sup>
Surface de parking répartie sur 2 niveaux d'infrastructure	16 500 m <sup>2</sup>
Nombre de niveaux (y compris infrastructure)/hauteur du bâtiment	9 niveaux / 40 m

#### 4.6 Localisation du projet

Adresse et commune(s)  
d'implantation

41/43 boulevard de Douaumont  
75017 Paris

Coordonnées géographiques<sup>1</sup>

Long. 0 2° 30' 8 3 " 27E Lat. 4 8° 8 9' 4 3 " N

Pour les catégories 5° a), 6° a), b) et c), 7° a), b) 9° a), b), c), d), 10°, 11° a) b), 12°, 13°, 22°, 32°, 34°, 38° ; 43° a), b) de l'annexe à l'article R. 122-2 du code de l'environnement :

Point de départ :

Long. \_\_\_ ° \_\_\_ ' \_\_\_ " Lat. \_\_\_ ° \_\_\_ ' \_\_\_ "

Point d'arrivée :

Long. \_\_\_ ° \_\_\_ ' \_\_\_ " Lat. \_\_\_ ° \_\_\_ ' \_\_\_ "

Communes traversées :

Joignez à votre demande les annexes n° 2 à 6

4.7 S'agit-il d'une modification/extension d'une installation ou d'un ouvrage existant ?

Oui

Non

4.7.1 Si oui, cette installation ou cet ouvrage a-t-il fait l'objet d'une évaluation environnementale ?

Oui

Non

4.7.2 Si oui, décrivez sommairement les différentes composantes de votre projet et indiquez à quelle date il a été autorisé ?

<sup>1</sup> Pour l'outre-mer, voir notice explicative

## 5. Sensibilité environnementale de la zone d'implantation envisagée

Afin de réunir les informations nécessaires pour remplir le tableau ci-dessous, vous pouvez vous rapprocher des services instructeurs, et vous référer notamment à l'outil de cartographie interactive CARMEN, disponible sur le site de chaque direction régionale.

Le site Internet du ministère en charge de l'environnement vous propose, dans la rubrique concernant la demande de cas par cas, la liste des sites internet où trouver les données environnementales par région utiles pour remplir le formulaire.

Le projet se situe-t-il :	Oui	Non	Lequel/Laquelle ?
Dans une zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique de type I ou II (ZNIEFF) ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	La ZNIEFF de type I la plus proche du site correspond aux "Vieux boisements et Îlots de vieillissement du Bois de Boulogne" (ID national 110020422) et se trouve à près de 3,5 km au sud-ouest du projet. La ZNIEFF de type II la plus proche correspond au "Bois de Boulogne" (ID 110001696) située à près de 3,5 km au sud-ouest du projet.
En zone de montagne ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Dans une zone couverte par un arrêté de protection de biotope ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	La zone couverte par un arrêté de protection de biotope la plus proche du projet correspond au "Glacis du Fort de Noisy-le-Sec" (ID FR3800418). Elle se trouve à près de 10 km à l'est du site du projet.
Sur le territoire d'une commune littorale ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Dans un parc national, un parc naturel marin, une réserve naturelle (nationale ou régionale), une zone de conservation halieutique ou un parc naturel régional ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	La réserve naturelle régionale la plus proche se situe à 25 km au nord du projet et correspond au "Marais des Stors". La réserve naturelle nationale la plus proche se situe à près de 30 km au sud ouest et correspond à la "réserve naturelle nationale des étangs et rigoles Yvelines". La réserve naturelle conventionnelle de l'"Etang vieux de Saclay" se situe à près de 20 km au sud-ouest du projet.
Sur un territoire couvert par un plan de prévention du bruit, arrêté ou le cas échéant, en cours d'élaboration ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le PPBE de la métropole du Grand Paris a été approuvé le 4 décembre 2019. Selon les cartes stratégiques du bruit des transports routiers, le site est exposé au bruit de différents axes routiers et ferroviaires : le boulevard périphérique au nord-ouest (catégorie 1), l'avenue de la porte de Clichy à l'Est (catégorie 2), le réseau ferroviaire Saint-Lazare, en limite communale avec Clichy et Levallois au sud-est (catégorie 2) et le boulevard Berthier au sud-est (catégorie 3).
Dans un bien inscrit au patrimoine mondial ou sa zone tampon, un monument historique ou ses abords ou un site patrimonial remarquable ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le projet se situe dans le périmètre de protection des "Ateliers de décors de l'Opéra" (ID 1907182401), inscrit MH le 9 avril 1990. Le site patrimonial remarquable le plus proche est localisé à près de 3 km au sud du projet et correspond au site patrimonial remarquable du 7ème arrondissement de Paris.
Dans une zone humide ayant fait l'objet d'une délimitation ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le site ne fait pas partie des zones identifiées dans les enveloppes d'alerte potentiellement humides de la Région Île-de-France. L'enveloppe d'alerte potentiellement humide la plus proche est localisée à 900 m au sud-est du site.

Dans une commune couverte par un plan de prévention des risques naturels prévisibles (PPRN) ou par un plan de prévention des risques technologiques (PPRT) ? Si oui, est-il prescrit ou approuvé ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le 17ème arrondissement n'est pas situé en zone inondable par crue de la Seine conformément au Plan de Prévention des Risques Inondations (PPRI) du département de Paris adopté le 19 avril 2007. Le Projet est situé dans le zonage PPRN R111.3 relatif à la dissolution de gypse et approuvé le 25/02/1977. Le Projet n'est pas situé dans le zonage PPRN R111.3 relatif aux anciennes carrières et approuvé le 19/03/1991.  Il n'y a pas de PPRT concernant le site.
Dans un site ou sur des sols pollués ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Site BASIAS le plus proche : SERNMAC SNC Île de France (IDF7507426) qui se trouve à environ 150 m au nord du projet. Site BASOL le plus proche, DELEK France (SSP 000162301), localisé à environ 400 m à l'ouest du projet. Le diagnostic environnemental approfondi établi par ATI service a mis en évidence des impacts ponctuels en HTC et en HAP ainsi que des dépassements ponctuels des seuils ISDI sur éluats pour le mercure, le baryum, l'antimoine et sur la moitié des échantillons en fraction soluble/sulfates.
Dans une zone de répartition des eaux ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le projet est situé dans la zone de répartition (ZRE) de l'Albien, comme l'ensemble de la région Ile-de-France.
Dans un périmètre de protection rapprochée d'un captage d'eau destiné à la consommation humaine ou d'eau minérale naturelle ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Les ouvrages de captage d'alimentation en eau potable les plus proches sont situés à plus de 3 km de distance du projet. Ce dernier n'est pas situé dans le périmètre de protection de ces ouvrages de captage.
Dans un site inscrit ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le site du projet fait partie du site "Ensemble urbain de Paris", inscrit depuis le 6 Aout 1975.
<b>Le projet se situe-t-il, dans ou à proximité :</b>	<b>Oui</b>	<b>Non</b>	<b>Lequel et à quelle distance ?</b>
D'un site Natura 2000 ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le site Natura 2000 le plus proche est celui du Parc départemental de l'Île Saint-Denis qui fait partie des "Sites de Seine-Saint-Denis (ID national : FR1112013). Il se trouve à 5,8 km de distance au nord du site du projet.
D'un site classé ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le site classé le plus proche est celui au Parc Monceau qui se trouve à 1,4 km au sud du site du projet.

## 6. Caractéristiques de l'impact potentiel du projet sur l'environnement et la santé humaine au vu des informations disponibles

### 6.1 Le projet envisagé est-il susceptible d'avoir les incidences notables suivantes ?

Veillez compléter le tableau suivant :

Incidences potentielles		Oui	Non	De quelle nature ? De quelle importance ? <i>Appréciez sommairement l'impact potentiel</i>
<b>Ressources</b>	Engendre-t-il des prélèvements d'eau ? Si oui, dans quel milieu ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Les réseaux d'eau potable de la ville de Paris desservent déjà le site. L'adduction en eau potable pour le projet sera réalisée par un raccordement au réseau. Aucun prélèvement (création de forage) n'est nécessaire pour l'alimentation en eau du projet.
	Impliquera-t-il des drainages / ou des modifications prévisibles des masses d'eau souterraines ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Les niveaux de sous-sols sont susceptibles d'impacter le niveau de la nappe, ce qui nécessitera la réalisation d'études hydrogéologiques caractérisant le rabattement de nappe et les dispositions constructives adaptées. A ce titre, il sera déposé un dossier de déclaration IOTA au titre la rubrique 1.1.2.0.
	Est-il excédentaire en matériaux ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Les travaux de terrassement et plus particulièrement le creusement des niveaux de parking en sous-sol vont générer des déblais. La topographie actuelle du terrain est surélevée par la présence de terres provenant de sources extérieures. Les terres seront en priorité utilisées pour les remblais du site. Les déblais excédentaires seront triés puis évacués vers des installations de stockage adaptées à leurs caractéristiques physico-chimiques conformément au plan de gestion des terres qui sera réalisé. A ce stade, le volume de déblais est estimé à environ 108 000 m <sup>3</sup> .
	Est-il déficitaire en matériaux ? Si oui, utilise-t-il les ressources naturelles du sol ou du sous-sol ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	A ce stade de la conception, le projet n'est pas considéré comme déficitaire en matériaux. Seuls les aménagements paysagers sont susceptibles de nécessiter l'amenée de terre végétale sur le site. Même si les besoins ne sont pas quantifiés actuellement, les volumes devraient être minimales.
<b>Milieu naturel</b>	Est-il susceptible d'entraîner des perturbations, des dégradations, des destructions de la biodiversité existante : faune, flore, habitats, continuités écologiques ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le diagnostic de printemps (annexe 7) met en évidence que le site du projet est une friche isolée des continuités écologiques majeures et caractérisée par un habitat rudéral. A ce stade, le principal enjeu est constitué par la présence d'espèces d'oiseaux protégées et/ou patrimoniales (accenteur mouchet, moineau domestique, mouette rieuse et rougequeue noir). Le phasage des travaux tiendra compte des périodes sensibles pour la faune. De plus, les terres seront gérées de façon à éviter la propagation des espèces végétales exotiques envahissantes. Le bâtiment fera l'objet d'une conception biophilique.
	Si le projet est situé dans ou à proximité d'un site Natura 2000, est-il susceptible d'avoir un impact sur un habitat / une espèce inscrit(e) au Formulaire Standard de Données du site ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le site d'étude ne présente aucun lien avec la zone Natura 2000 la plus proche qui est située à 5,8 km. Ainsi, le projet n'est pas susceptible de porter atteinte aux objectifs de conservation du réseau Natura 2000.

	Est-il susceptible d'avoir des incidences sur les autres zones à sensibilité particulière énumérées au 5.2 du présent formulaire ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il la consommation d'espaces naturels, agricoles, forestiers, maritimes ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet prend place sur une friche urbaine enclavée entre la DRPJ, le palais de justice et le Sycotm. Il n'engendre donc pas de consommation d'espaces naturels, agricoles, forestiers ou maritimes.
<b>Risques</b>	Est-il concerné par des risques technologiques ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet n'est pas concerné par les risques technologiques.
	Est-il concerné par des risques naturels ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le projet se situe dans une zone comportant des poches de gypse antéludien d'après le PPRN R111.3 - Dissolution de gypse approuvé le 25/02/1977. Les études géotechniques qui seront réalisées au cours de la conception du permettront de déterminer si des poches de gypse sont présentes au droit du site. Si c'est le cas, le maître d'ouvrage suivra les prescriptions émises afin d'assurer le comblement des poches dans les règles de l'art et la sécurité du bâtiment.
	Engendre-t-il des risques sanitaires ? Est-il concerné par des risques sanitaires ?	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	Compte tenu de l'excavation et de la purge de l'ensemble du terrain dans le cadre du projet, toute pollution éventuelle présente sur site sera traitée lors de la réalisation des terrassements et évacuée vers des filières adaptées. Au vu du programme, le projet n'est pas source de risques sanitaires identifiés pour les tiers et les salariés. L'organisation de l'activité ne nécessite pas de stockage de marchandise et n'engendre pas la mise en œuvre de produit dangereux.
<b>Nuisances</b>	Engendre-t-il des déplacements/des trafics	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	L'activité du site va générer un trafic routier estimé à 29 PL/j/sens, 318 VUL/j/sens et 76 VP/jour/sens, soit 611 UVP/j/sens. Soit pour HPM : 409 UVP émis et 41 en attraction/pour HPS : 35 UVP en émission et 486 UVP en attraction. L'étude de trafic (annexe 8) conclut onclut qu'un léger impact du trafic est ciblé au niveau du boulevard de Douaumont en HPM et que l'impact global sur le trafic dans le secteur Clichy-Batignolles est neutre, compte-tenu des hypothèses initiales maximalistes retenues à l'échelle de la ZAC.
	Est-il source de bruit ? Est-il concerné par des nuisances sonores ?	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	Le projet situé à proximité du périphérique, d'artères routières et du faisceau ferroviaire de St-Lazare s'inscrit dans un secteur où les niveaux sonores sont élevés. Le trafic généré par le projet sera source de nuisances sonores mais sa contribution sera minimisée par l'utilisation de véhicules électriques. En phase travaux, les nuisances sonores seront limitées par la mise en œuvre de la charte chantier faible nuisance. Le bâtiment bénéficiera d'une isolation acoustique adaptée qui sera définie par l'étude acoustique des façades.

	<p>Engendre-t-il des odeurs ?</p> <p>Est-il concerné par des nuisances olfactives ?</p>	<input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	<p>Le projet n'est pas susceptible d'engendrer des nuisances olfactives. Le projet se trouve au sud du centre de tri de déchets des Batignolles qui a mis en œuvre depuis 2019 des capteurs visant à identifier les sources d'odeurs ainsi qu'un suivi.</p>
	<p>Engendre-t-il des vibrations ?</p> <p>Est-il concerné par des vibrations ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	<p>Le projet n'est pas susceptible d'engendrer des vibrations pour les avoisinants. Les vibrations engendrées par le projet seront liées à la circulation des véhicules sur les rampes d'accès et leurs incidences seront limitées au bâtiment. Des dispositions constructives de type coupure vibratoire seront mises en œuvre. Les études complémentaires qui sont prévues permettront d'adapter la nature des dispositifs à envisager.</p>
	<p>Engendre-t-il des émissions lumineuses ?</p> <p>Est-il concerné par des émissions lumineuses ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<p>Localisé en contexte urbain, le projet est situé dans un environnement lumineux dégradé. En phase chantier, les éclairages seront limités au strict besoin (période hivernale selon la météo, lever et coucher du soleil). En phase exploitation, le projet sera source d'une lumière diffuse potentiellement 24h/24 pour des raisons de sécurité et sûreté. La distance du bâtiment par rapport aux premières habitations limite son impact. L'éclairage sera de type LED et orienté vers le sol.</p>
<b>Emissions</b>	<p>Engendre-t-il des rejets dans l'air ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<p>En phase travaux, les rejets dans l'air proviendront des poussières émises pendant au cours du terrassement ainsi que des émissions liées au trafic des engins de chantier. L'utilisation d'engins homologués et la brumisation du site pendant les périodes sèches ou venteuses limiteront les rejets atmosphériques. En phase exploitation, les principales sources de rejet atmosphériques seront liées au trafic des véhicules. L'utilisation de véhicules propres, notamment de véhicules électriques limiteront les émissions polluantes.</p>
	<p>Engendre-t-il des rejets liquides ?</p> <p>Si oui, dans quel milieu ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<p>Les eaux pluviales seront gérées conformément aux prescriptions de la Ville de Paris. Le rejet du trop-plein du bassin de rétention sera raccordé au réseau de la Ville de Paris. La réutilisation des eaux pluviales pour le lavage des véhicules ou pour un usage sanitaire est à l'étude. Les eaux usées seront rejetées au réseau d'assainissement public existant.</p>
	<p>Engendre-t-il des effluents ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<p>Le projet ne prévoit pas de process industriel. Les rejets d'eau seront assimilés aux eaux usées non domestiques issues des besoins sanitaires, d'alimentation et de nettoyage des locaux. Ils feront l'objet d'une autorisation de déversement dans le cadre de l'instruction du permis de construire.</p>
	<p>Engendre-t-il la production de déchets non dangereux, inertes, dangereux ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<p>Les sols feront l'objet d'un plan de gestion pour définir les installations de stockage correspondant à leur qualité. Les déchets du chantier de construction seront triés et évacués vers les filières adaptées. Les déchets générés par le projet seront essentiellement des cartons, emballages et des DIB. Ils seront triés et stockés dans des locaux dédiés sur place puis évacués. Une collaboration avec le SYCTOM est également envisagée.</p>

<b>Patrimoine / Cadre de vie / Population</b>	Est-il susceptible de porter atteinte au patrimoine architectural, culturel, archéologique et paysager ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet est situé dans le périmètre de protection des Ateliers de décors de l'Opéra, inscrit MH et dans un site inscrit. L'avis de l'architecte des bâtiments de France sera demandé dans le cadre de l'instruction du Permis de Construire. De plus, l'avis du Service Régional de l'Archéologie de la DRAC sera sollicité afin de savoir si le projet est susceptible de faire l'objet d'une prescription d'archéologie préventive. En raison du respect des prescriptions du SRA et de l'ABF, le projet n'est pas susceptible de porter atteinte au patrimoine culturel et paysager.
	Engendre-t-il des modifications sur les activités humaines (agriculture, sylviculture, urbanisme, aménagements), notamment l'usage du sol ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet prend place dans le secteur Berthier Nord de la ZAC Clichy Batignolles. Il est situé en zone UGSU (Zone Urbaine des grands Services Urbains) du PLU qui a pour vocation d'accueillir les équipements et services nécessaires au fonctionnement de l'agglomération (notamment les CINASPIC) et interdit toute autre destination comme l'habitat, les commerces et les bureaux autres que ceux nécessaires au fonctionnement des CINASPIC. Le projet n'engendre donc pas de modifications sur les activités humaines, ni sur l'usage des sols.

**6.2 Les incidences du projet identifiées au 6.1 sont-elles susceptibles d'être cumulées avec d'autres projets existants ou approuvés ?**

Oui  Non  Si oui, décrivez lesquelles :

D'après les avis de l'autorité environnementale (AE) disponibles sur les sites de la DRIEAT Île-de-France, du Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable, le projet est susceptible d'avoir des incidences avec les projets suivants :

- ZAC entrée de Ville, Clichy la Garenne,
- Campus Hospitalo-Universitaire Grand Paris Nord à Saint-Ouen sur Seine,
- Projet Nodal, IGH, Clichy la Garenne.

Toutefois, ces projets pourront bénéficier du développement de notre propre projet dans la gestion de leur colis (livraison et reprise du dernier kilomètre).

Les impacts cumulés potentiels pourraient concerner :

- le bruit et le trafic en phase travaux ;
- le trafic routier en phase exploitation.

**6.3 Les incidences du projet identifiées au 6.1 sont-elles susceptibles d'avoir des effets de nature transfrontière ?**

Oui  Non  Si oui, décrivez lesquels :

**6.4 Description, le cas échéant, des mesures et des caractéristiques du projet destinées à éviter ou réduire les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine (pour plus de précision, il vous est possible de joindre une annexe traitant de ces éléments) :**

Cf. Annexe 9

**7. Auto-évaluation (facultatif)**

Au regard du formulaire rempli, estimez-vous qu'il est nécessaire que votre projet fasse l'objet d'une évaluation environnementale ou qu'il devrait en être dispensé ? Expliquez pourquoi.

Les incidences potentielles ont été étudiées dès la conception du projet, ce qui permet de mettre en œuvre des mesures d'évitement et de réduction adaptées afin de limiter la consommation des ressources et les nuisances. Le projet s'inscrivant lui même dans une démarche d'amélioration des conditions de distribution logistique du bassin parisien. De plus ce dernier sera réalisé sur une friche industrielle, identifiée dès la création de la ZAC pour accueillir des activités type logistique, dans un secteur par ailleurs déjà très urbanisé et relativement éloigné de zones de protection et de la présence immédiate d'habitation. L'analyse des impacts du projet ne reflètent pas d'impact significatif. L'étude de trafic réalisée avec des données maximalistes, a confirmé la faisabilité du projet et a permis d'émettre des préconisations qui seront soumises aux utilisateurs en phase d'exploitation.

**8. Annexes**

**8.1 Annexes obligatoires**

Objet		
1	Document CERFA n°14734 intitulé « informations nominatives relatives au maître d'ouvrage ou pétitionnaire » - <b>non publié</b> ;	<input checked="" type="checkbox"/>
2	Un plan de situation au 1/25 000 ou, à défaut, à une échelle comprise entre 1/16 000 et 1/64 000 (Il peut s'agir d'extraits cartographiques du document d'urbanisme s'il existe) ;	<input checked="" type="checkbox"/>
3	Au minimum, 2 photographies datées de la zone d'implantation, avec une localisation cartographique des prises de vue, l'une devant permettre de situer le projet dans l'environnement proche et l'autre de le situer dans le paysage lointain ;	<input checked="" type="checkbox"/>
4	Un plan du projet <u>ou</u> , pour les travaux, ouvrages ou aménagements visés aux catégories 5° a), 6°a), b) et c), 7°a), b), 9°a), b), c), d), 10°, 11°a), b), 12°, 13°, 22°, 32, 38° ; 43° a) et b) de l'annexe à l'article R. 122-2 du code de l'environnement un projet de tracé ou une enveloppe de tracé ;	<input checked="" type="checkbox"/>
5	Sauf pour les travaux, ouvrages ou aménagements visés aux 5° a), 6°a), b) et c), 7° a), b), 9°a), b), c), d), 10°, 11°a), b), 12°, 13°, 22°, 32, 38° ; 43° a) et b) de l'annexe à l'article R. 122-2 du code de l'environnement : plan des abords du projet (100 mètres au minimum) pouvant prendre la forme de photos aériennes datées et complétées si nécessaire selon les évolutions récentes, à une échelle comprise entre 1/2 000 et 1/5 000. Ce plan devra préciser l'affectation des constructions et terrains avoisinants ainsi que les canaux, plans d'eau et cours d'eau ;	<input checked="" type="checkbox"/>
6	Si le projet est situé dans un site Natura 2000, un plan de situation détaillé du projet par rapport à ce site. Dans les autres cas, une carte permettant de localiser le projet par rapport aux sites Natura 2000 sur lesquels le projet est susceptible d'avoir des effets.	<input checked="" type="checkbox"/>

## 8.2 Autres annexes volontairement transmises par le maître d'ouvrage ou pétitionnaire

Veillez compléter le tableau ci-joint en indiquant les annexes jointes au présent formulaire d'évaluation, ainsi que les parties auxquelles elles se rattachent

Objet
Annexe 7 : Compte-rendu des inventaires de printemps, Trans-Faire Annexe 8 : Étude de trafic, ETC Annexe 9 : Description des mesures et des caractéristiques du projet destinées à éviter ou à réduire les effets négatifs notables du projet sur l'environnement

## 9. Engagement et signature

Je certifie sur l'honneur l'exactitude des renseignements ci-dessus



Fait à

PARIS

le,

11 Août 2022

Signature

DocuSigned by:  
*Gerald DELCOURT*  
5697247BEBD8403...

## **Annexe 2 : Plan de situation**

PROLOGIS  
Projet de base logistique urbaine  
Paris – 17<sup>ème</sup> arrondissement



Plan de situation au **1:25 000** pour image format 24,2 x 32,5 cm

IDFP220419 20220701\_LOCSITE / fonds de carte : IGN 1/25000e

 Emprise du site

## **Annexe 3 : Reportage photographique**

PROLOGIS  
Projet de base logistique urbaine  
Paris – 17<sup>ème</sup> arrondissement



0 50 100 m



 Emprise du site  
 Zone à 100 m du site

 Vues du site  
 Vues plus éloignées  
 Vues de l'environnement

Photos à proximité



1. Le site vu de l'Ouest



2. Passage au Sud-Ouest menant au site (à gauche)



3. Le site avec la rampe d'accès au centre de tri à gauche



4. Présence de nombreux merlons sur le site

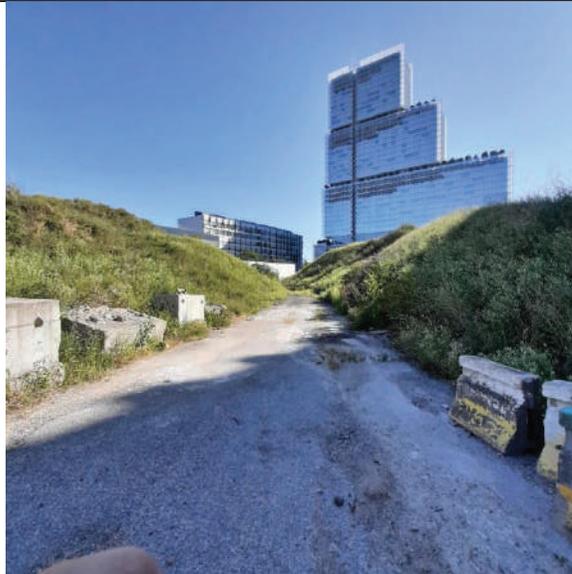


5. Voie centrale séparant les deux principaux merlons



6. Voie centrale séparant les deux principaux merlons

*PROLOGIS*  
*Projet de base logistique urbaine*  
*Paris – 17<sup>ème</sup> arrondissement*



**7. Voie centrale séparant les deux principaux merlons**



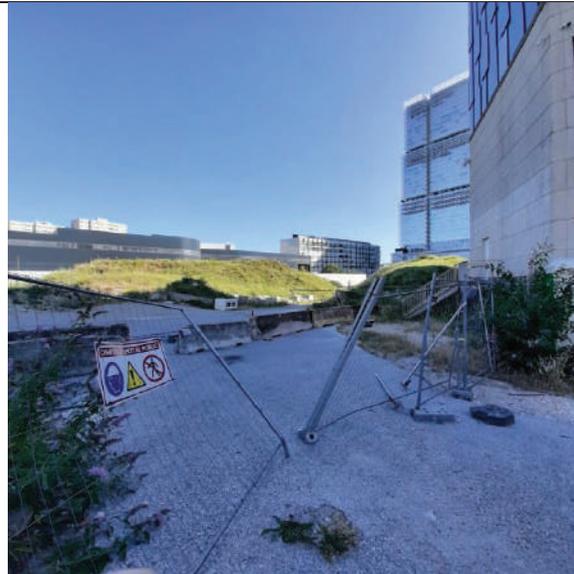
**8. Vue vers l'Ouest depuis le nord du site**



**9. Vue vers l'Est depuis le nord du site**



**10. Le Sud du site**

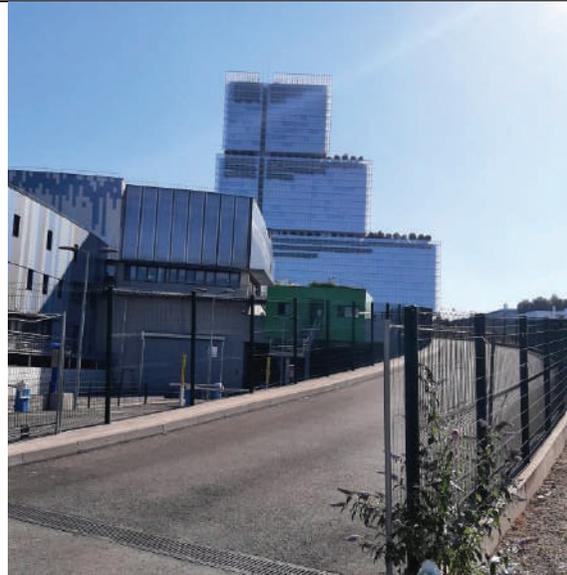


**11. Le site vu du Sud-Ouest**

Photos éloignées



12. Vue du site depuis le Nord



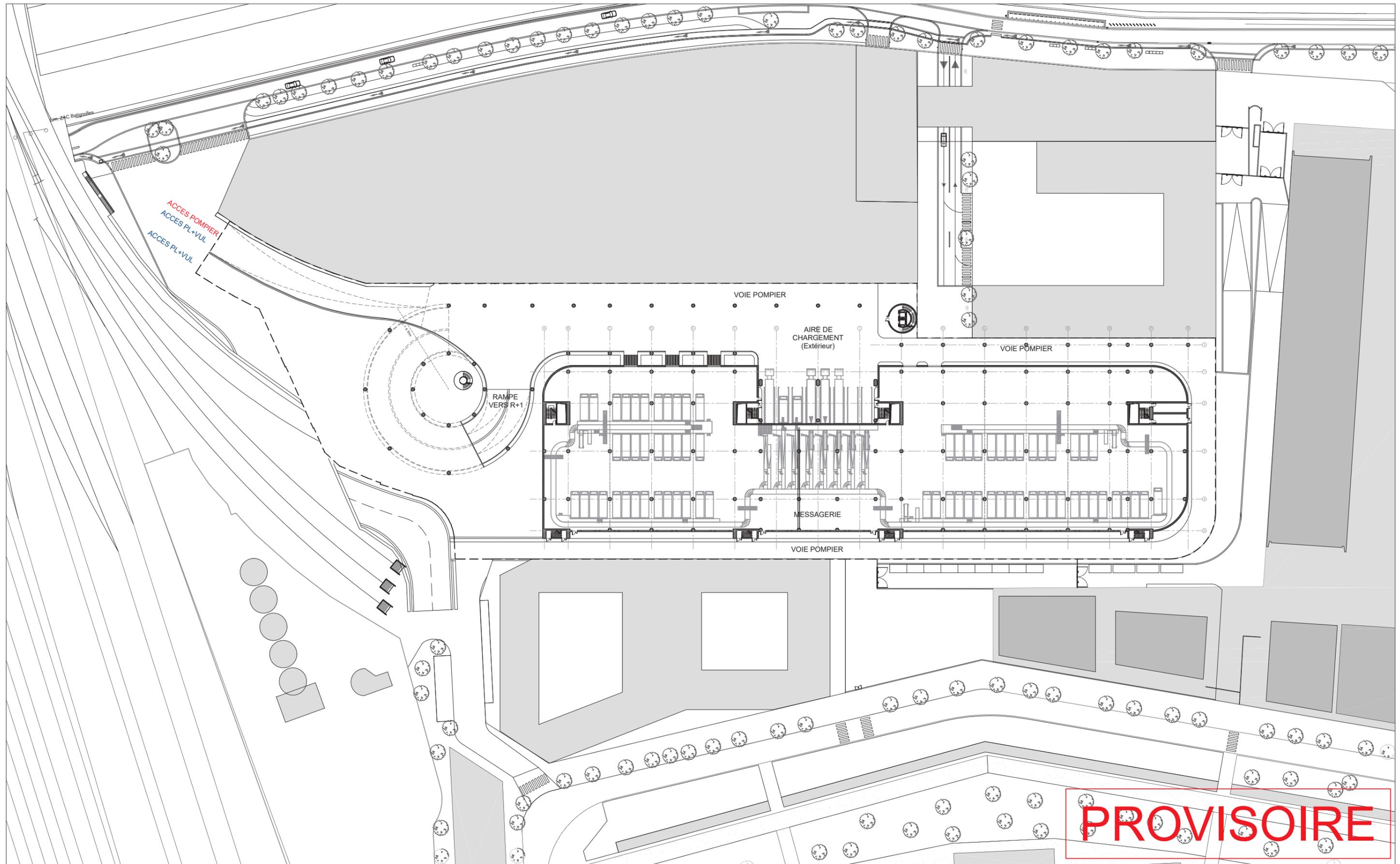
13. Rampe d'accès au centre de tri



14. Cimenterie à l'Ouest vue depuis le site

*Plan du projet par niveau*

---



PROVISOIRE

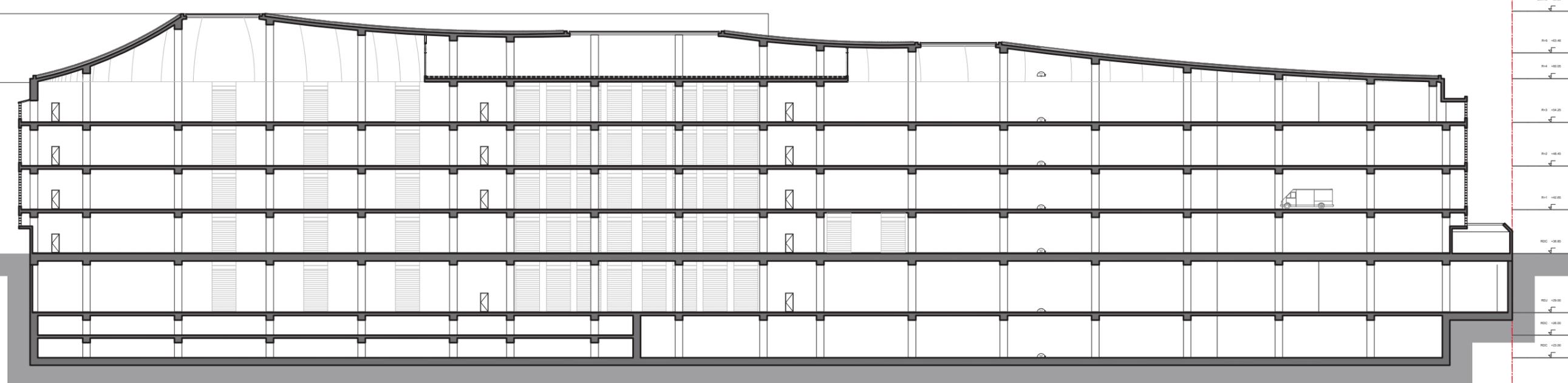
NOTA 1: Ce document de principe définit l'aspect architectural de l'ouvrage et n'altère en rien la responsabilité de l'entreprise vis-à-vis des détails d'exécution qu'elle doit fournir.  
 Seules les côtes de gabarit extérieur des éléments architecturaux sont impératives, les côtes définissant la structure interne des ouvrages sont données à titre indicatif, elles doivent être confirmées par la cellule de synthèse et par des plans d'exécution des entreprises.

NOTA 2: Aucune modification ou reproduction de ce document ne peut être faite sans l'accord express de l'architecte qui en conserve la propriété artistique et intellectuelle, conformément à la loi du 1er juillet 1992.

UNP 17 - UNITE LOGISTIQUE PARIS 17 - Boulevard de Douaumont - 75017 PARIS	Phase	Emetteur	Doc	Niv	Ech	Spe	N°	Date	Ind	DTACC
PLAN DU NIVEAU RDC (+36.85)	ESQ	DTACC	PL	RDC	1/1000			06/07/22		

*Coupe longitudinale du projet*

---



PROVISOIRE

NOTA 1: Ce document de principe définit l'aspect architectural de l'ouvrage et n'altère en rien la responsabilité de l'entreprise vis-à-vis des détails d'exécution qu'elle doit fournir.  
Seules les côtes de gabarit extérieur des éléments architecturaux sont impératives, les côtes définissant la structure interne des ouvrages sont données à titre indicatif, elles doivent être confirmées par la cellule de synthèse et par des plans d'exécution des entreprises.

NOTA 2: Aucune modification ou reproduction de ce document ne peut être faite sans l'accord express de l'architecte qui en conserve la propriété artistique et intellectuelle, conformément à la loi du 1er juillet 1992.

UNP 17 - UNITE LOGISTIQUE PARIS 17 - Boulevard de Douaumont - 75017 PARIS	Phase	Emetteur	Doc	Niv	Ech	Spe	N°	Date	Ind	DTACC
COUPE LONGITUDINALE	ESQ	DTACC	CP	TN	1/500			06/07/22		

## **Annexe 5 : Plan des abords**

PROLOGIS  
 Projet de base logistique urbaine  
 Paris – 17<sup>ème</sup> arrondissement



Le site est localisé à proximité de la Porte de Clichy au nord du XVII<sup>ème</sup> arrondissement de Paris. Le territoire densément urbanisé et découpé par des grands axes de communications avec le boulevard des Maréchaux au sud, le boulevard périphérique au nord et des voies ferrées à l'ouest.

Les parcelles accueillant le site sont entourées de constructions : palais de justice à l'est et centre de tri au nord. Les bâtiments présents dans l'immédiate proximité du site sont pour la plupart des bâtiments récents accueillants des équipements publics et services (banque, sitcom, palais de justice, maison des Avocats, hôtel).

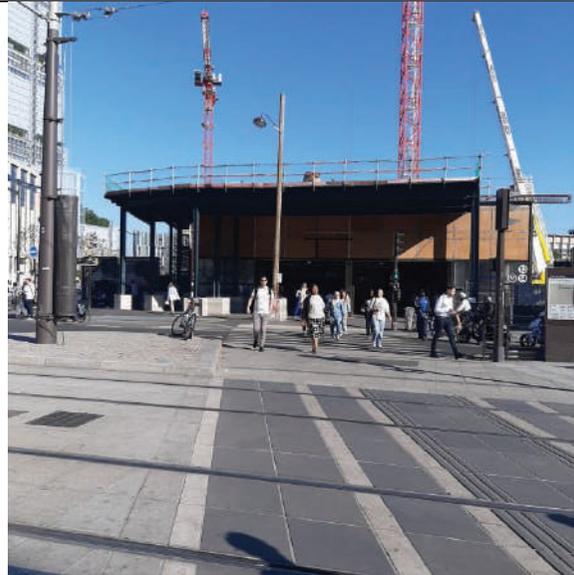
Des zones de logements avec des logements collectifs récents sont présents dans la zone comprise entre le boulevard des Maréchaux et le boulevard périphérique.

Au-delà on trouve encore des zones d'habitats collectifs, mais plus anciens. L'ensemble des zones à proximité du site peuvent être qualifiées de « mixte ».

PROLOGIS  
Projet de base logistique urbaine  
Paris – 17<sup>ème</sup> arrondissement



15. Hôtel



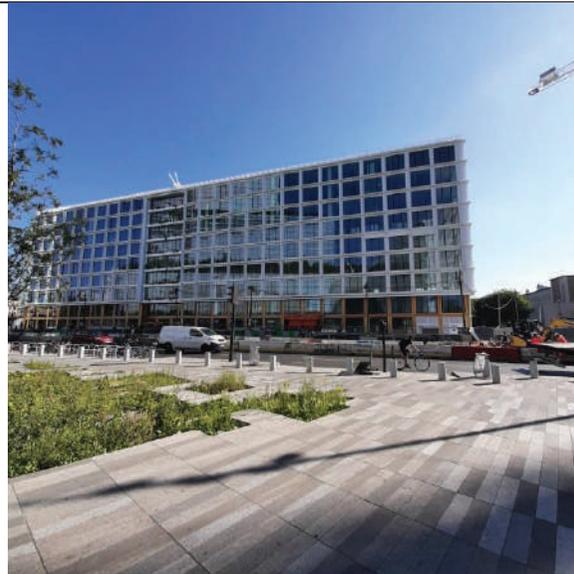
16. Station de métro, porte de Clichy



17. Construction de logements et de bureaux



18. Tribunal de Grande Instance



19. Bâtiment récent à l'Est



20. Centre de tri au nord

PROLOGIS  
Projet de base logistique urbaine  
Paris – 17<sup>ème</sup> arrondissement



21. Coupure dans le territoire : le périphérique orienté est-ouest et les voies ferrées orientées nord-sud



22. Siège du Crédit Mutuel



23. Préfecture de Police

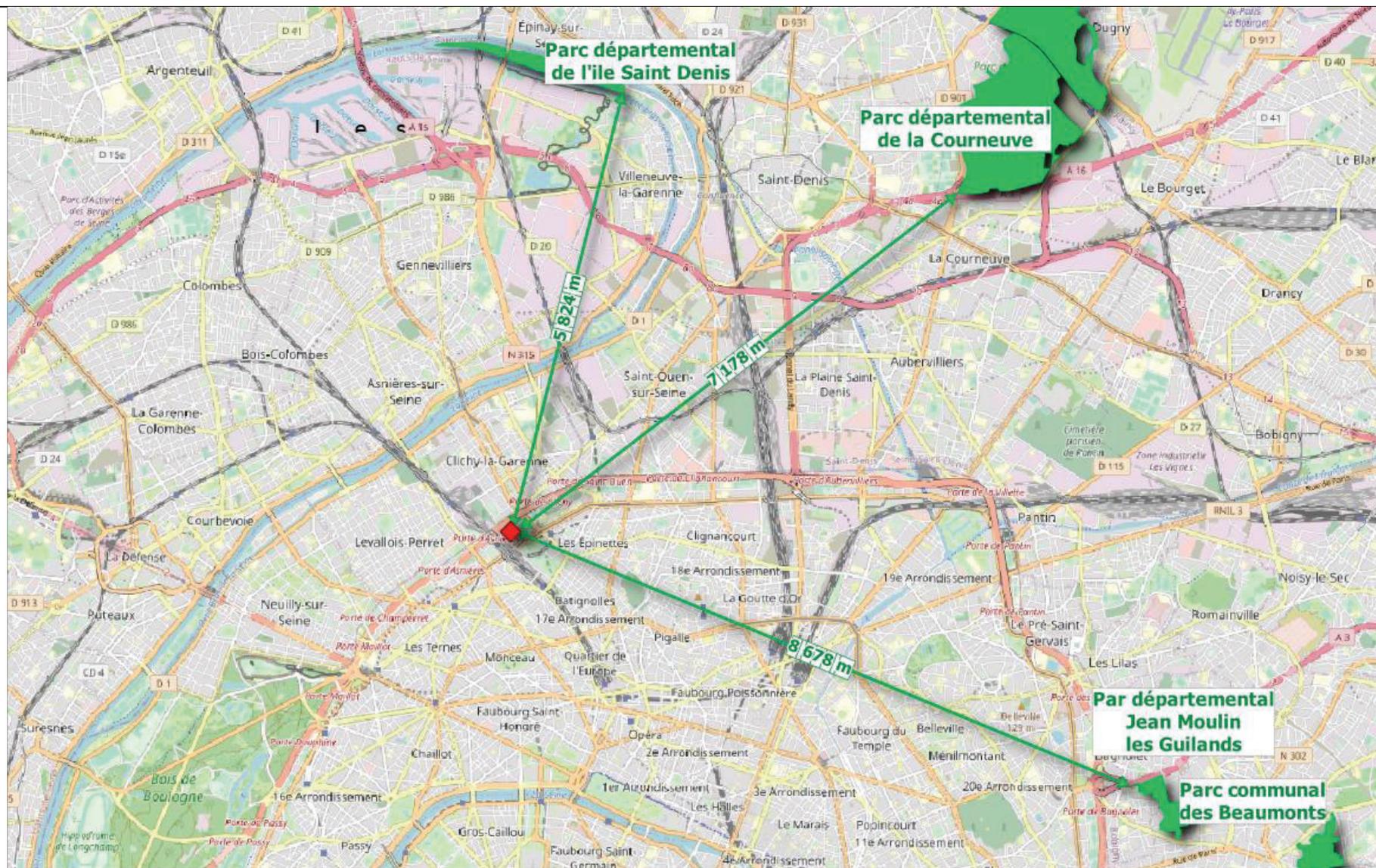


24. Théâtre



25. Grands parcs paysagers

## **Annexe 6 : Plan de situation du projet par rapport au site Natura 2000**



## Les zones Natura 2000

- ◆ Localisation du site
- Zone de Protection Spéciale

