



RÉGION PROVENCE-ALPES-CÔTE D'AZUR

Direction des Lycées
Service Programmation, Rénovation,
Énergétique et Construction
Dossier suivi par :
Nicolas COTTAREL
Tél. : 07.62.23.39.54

Monsieur le Préfet de Région,
Préfet des Bouches-du-Rhône
Direction Régionale de l'Environnement, de
l'Aménagement et du Logement
Secrétariat Général
16, rue Zattara
CS 70248
13331 - Marseille cedex 3

Marseille, le 28 mai 2021

Courrier RAR
N/Réf. : DLYC/SPREC/BV/NC/2021-015

Objet : Recours gracieux contre la décision du Préfet de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur du 2 avril 2021 soumettant le projet de construction d'une Cité Scolaire Internationale sur la commune de Marseille à une étude d'impact (sous le numéro de dossier F09321P0056)

Monsieur le Préfet,

Le 21/02/2020, la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, représentée par l'AREA Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, a lancé un appel à candidature pour la passation d'un marché public global de performance (MGP) relatif à la construction d'une Cité Scolaire Internationale à Marseille d'une surface de plancher totale de 28 000 m², située sur les îlots 1B et 1C de la Zone d'aménagement concerté (ZAC) de la Cité de la Méditerranée à Marseille.

La Cité Scolaire Internationale de Marseille répond à la nécessité de développer l'offre éducative internationale de son territoire. Sa conception a été pensée pour répondre aux enjeux suivants :

- Accueillir des élèves de l'élémentaire jusqu'aux classes préparatoires au sein d'un équipement international évolutif, au service de la qualité pédagogique ;

1/11

Hôtel de Région
27, place Jules-Guesde
13481 Marseille Cedex 20
Téléphone : 04 91 57 50 57
www.maregionsud.fr

- Concevoir et construire un bâtiment méditerranéen frugal répondant aux enjeux environnementaux et énergétiques ;
- Offrir un bâtiment aux coûts de fonctionnement maîtrisés et optimisés basés sur des équipements simples, faciles d'utilisation et d'entretien ;
- Constituer un véritable campus à la fois protégé de la fougue d'une ville singulière, des soubresauts de notre époque, et ouvert sur Euroméditerranée permettant aux habitants du quartier de bénéficier des équipements sportifs et culturels hors temps scolaire ;
- Proposer un équipement iconique et rayonnant à l'échelle du territoire ;
- Répondre à l'enjeu d'intégration d'usagers issus de cultures et de sensibilités différentes.
- Garantir une souplesse d'utilisation des locaux et une grande flexibilité, pour répondre aux contraintes de l'enseignement d'aujourd'hui mais également aux possibles évolutions d'effectifs, de pratiques et de besoins.

Souhaitant l'exemplarité environnementale de ce projet, la Région a fixé des exigences programmatiques fortes en la matière.

Préalablement au dépôt de la demande de permis de construire, la Région vous a transmis le 11 février 2021, sur le fondement de l'article R. 122-3 du code de l'environnement, une demande d'examen au cas par cas sur la nécessité de réaliser une étude d'impact pour un projet de construction d'une Cité scolaire internationale située à Marseille. Cette demande a été considérée complète le 23 février 2021.

Le groupement Lauréat de la consultation, dont la société BOUYGUES BATIMENT SUD-EST est le mandataire, a été désigné le 18/03/2021

Par un arrêté en date du 2 avril 2021, à l'issue de l'examen au cas par cas, vous avez décidé de soumettre ce projet à la réalisation d'une étude d'impact (**Pièce n°1** : Arrêté du 2 avril 2021 portant obligation de réaliser une étude d'impact).

Les visas de votre décision sont les suivants :

- Considérant cependant que l'étude d'impact réalisée par le bureau d'études Egis en mars 2015 dans le cadre de la demande d'autorisation de la « ZAC littorale », située à proximité du projet, démontre que les futures populations résidentes de la ZAC littorale seraient soumises à un niveau de bruit diurne et nocturne non modéré (supérieur au niveau de gêne de 55 dB(A) de jour défini par l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS)), et exposées à une qualité de l'air déjà dégradée liée aux dépassements de seuils de référence pour les oxydes d'azote, les particules fines PM10 et PM2,5, l'ozone et le benzène ;
- Considérant que le site de projet est affecté par les mêmes émissions atmosphériques des nombreuses voies routières du voisinage, de l'activité maritime du GPMM proche et des activités industrielles environnantes ainsi qu'aux mêmes nuisances sonores générées par le trafic routier, les installations portuaires et la gare de fret du Canet que la ZAC littorale ;
- Considérant l'insuffisance d'information sur :
 - les incidences du projet sur la santé humaine et l'environnement ;

- la mobilité associée au projet et la mise en œuvre de mesures visant à réduire l'usage de la voiture et à faciliter les modes actifs,
 - le plan de gestion des sols pollués ;
- Considérant les impacts du projet sur l'environnement qui concernent les pollutions sonores et atmosphériques.

Une réunion a eu lieu le 16 avril 2021 en présence de l'ARS afin d'appréhender les attentes des services en la matière, présenter le projet retenu par la Région et les différentes études environnementales réalisées entre la demande de cas par cas et la décision préfectorale. Les services ont accepté la proposition d'un réexamen du projet. Le Maître d'ouvrage s'est également engagé à optimiser le projet sur le volet des mobilités douces.

Dans ce contexte, compte tenu des motifs ci-avant exposés et des études environnementales réalisées dans le cadre de l'offre remise par le groupement Lauréat, la Région entend par la présente exercer un recours gracieux contre la décision soumettant le projet à étude d'impact.

Celui-ci est fondé par les arguments décrits ci-après justifiant une dispense d'étude d'impact.

I- Sur l'appréciation de l'échelle du projet et de ses incidences

Aux termes du IV. de l'article R. 122-3-1 du code de l'environnement :

« IV.-L'autorité chargée de l'examen au cas par cas apprécie, dans un délai de trente-cinq jours à compter de la date de réception du formulaire complet, sur la base des informations fournies par le maître d'ouvrage, si les incidences du projet sur l'environnement et la santé humaine sont notables au regard des critères pertinents de l'annexe III de la directive 2011/92/ UE du 13 décembre 2011. Le cas échéant, elle tient compte des résultats disponibles d'autres évaluations pertinentes des incidences sur l'environnement requises au titre d'autres législations applicables.

(...)

La décision de l'autorité chargée de l'examen au cas par cas est motivée au regard des critères pertinents de l'annexe III de la directive 2011/92/ UE du 13 décembre 2011 ainsi que des mesures et caractéristiques du projet présentées par le maître d'ouvrage et destinées à éviter ou réduire les effets négatifs notables de celui-ci sur l'environnement et la santé humaine. »

L'autorité chargée de l'examen au cas par cas doit motiver sa décision de soumettre un projet à la réalisation d'une étude d'impact au regard¹ :

- Des caractéristiques du projet ;
- De la sensibilité environnementale des zones géographiques susceptibles d'être affectées par le projet ;
- Des caractéristiques des incidences notables que le projet pourrait avoir.

¹ Annexe III de la directive 2011/92/UE du 13 décembre 2011 concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement

Il résulte de ces dispositions que pour décider de prescrire la réalisation d'une étude d'impact après examen au cas par cas, le préfet ne peut se fonder uniquement sur le critère de son environnement géographique et de ses impacts environnementaux. En particulier, il ne pourrait fonder sa décision sur le seul fait que d'autres projets d'aménagement, installations ou infrastructures situés à proximité du projet soumis à examen au cas par cas engendrent déjà eux-mêmes des impacts significatifs sur l'environnement.

Or en l'espèce, pour soumettre le projet de Cité scolaire internationale à étude d'impact, l'arrêté du 2 avril 2021 est notamment fondé sur le fait que le site du projet est exposé aux mêmes nuisances sonores et atmosphériques que le territoire de la Zone d'aménagement concerté (ZAC) dite « ZAC Littorale » située à proximité :

Considérant cependant que l'étude d'impact réalisée par le bureau d'études Egis en mars 2015 dans le cadre de la demande d'autorisation de la « ZAC littorale », située à proximité du projet, démontre que les futures populations résidentes de la ZAC littorale seraient soumises à un niveau de bruit diurne et nocturne non modéré (supérieur au niveau de gêne de 55 dB(A) de jour défini par l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS)), et exposées à une qualité de l'air déjà dégradée liée aux dépassements de seuils de référence pour les oxydes d'azote, les particules fines PM10 et PM2,5, l'ozone et le benzène ;

Considérant que le site de projet est affecté par les mêmes émissions atmosphériques des nombreuses voies routières du voisinage, de l'activité maritime du GPMM proche et des activités industrielles environnantes ainsi qu'aux mêmes nuisances sonores générées par le trafic routier, les installations portuaires et la gare de fret du Canet que la ZAC littorale ;

Pièce n°1

Ces considérations tiennent lieu non pas aux caractéristiques propres de l'environnement proche du site mais aux pollutions auxquelles il est exposé compte tenu de la présence d'activités diverses situées à proximité du projet.

Ainsi, en se basant uniquement sur des éléments sans rapport avec les impacts potentiels du projet soumis à examen au cas par cas, la décision ne paraît pas correspondre aux dispositions de l'article R. 122-3-1 précité du code de l'environnement.

II- Sur l'existence d'informations suffisantes relatives aux incidences du projet

Aux termes du I. de l'article R. 122-3-1 du code de l'environnement :

« I.- Pour les projets relevant d'un examen au cas par cas en application de l'article R. 122-2, le maître d'ouvrage décrit les caractéristiques de l'ensemble du projet, y compris les éventuels travaux de démolition, les incidences notables que son projet est susceptible d'avoir sur l'environnement et la santé humaine ainsi que, le cas échéant, les mesures et les caractéristiques du projet destinées à éviter ou réduire ses probables effets négatifs notables. Il mentionne, le cas échéant, les termes des plans ou programmes pertinents relatifs aux mesures et caractéristiques des projets

susceptibles d'être retenues ou mises en œuvre pour éviter ou réduire les effets négatifs de projets sur l'environnement ou la santé humaine. »

Dans sa décision en date du 2 avril 2021, le Préfet de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur estime que le dossier de demande d'examen au cas par cas était entaché d'une insuffisance d'informations sur :

- Les incidences du projet sur la santé humaine et l'environnement, compte tenu des impacts du projet sur l'environnement qui concernent les pollutions sonores et atmosphériques ;
- La mobilité associée au projet et la mise en œuvre de mesures visant à réduire l'usage de la voiture et à faciliter les modes actifs ;
- Le plan de gestion des sols pollués.

Ainsi qu'il l'a été rappelé ci-avant, la demande de cas par cas a été déposée par la Région avant le choix du Lauréat sur la base du programme de l'opération et non sur la base du projet retenu dont l'offre comporte l'ensemble des études environnementales permettant de répondre aux exigences de la décision.

Afin de s'assurer votre pleine connaissance du dossier, la société BOUYGUES BATIMENT SUD-EST, en tant que mandataire du groupement Lauréat de la consultation, a fait réaliser par le bureau d'études INDDIGO en mai 2021 une Notice d'incidences environnementale reprenant l'intégralité de ces études (**Pièce n°2** : Notice d'incidences environnementales – Mai 2021).

Il s'agit d'une analyse complète et actualisée des incidences du projet sur la santé humaine et l'environnement précisant par ailleurs les éléments de conception du projet retenu répondant à ces enjeux.

Cette notice d'incidences fait par ailleurs état des révisions apportées au projet qui ont permis d'apporter une meilleure réponse aux enjeux mis en avant par le préfet en termes de réduction de l'usage de la voiture et de développement des modes doux de déplacement.

En synthèse, les éléments contenus dans cette notice sont les suivants :

21- Sur les nuisances sonores

La Notice d'incidences environnementale réalisée en mai 2021 par le bureau d'études INDDIGO propose une analyse détaillée des sources de bruit au voisinage du site du projet, majoritairement liées aux infrastructures routières et minoritairement liées au contexte urbain (**Pièce n°2**, pp. 96 à 100).

La Notice fait notamment état de ce que dans le cadre du projet d'extension du tramway Nord de Marseille, qui devrait passer au droit de la rue d'Anthoine, une campagne de mesures de bruit a été menée en juin 2018. Au total 17 points de mesure ont été étudiés, dont un situé à proximité immédiate du terrain d'assiette.

Ainsi résumé par la Notice d'incidences environnementales :

Toute l'emprise de la zone d'étude est incluse dans les secteurs affectés par le bruit des infrastructures bordant le site. De ce fait, des prescriptions d'isolement acoustique s'appliquent pour toute nouvelle construction, que devra intégrer le projet.

Les niveaux sonores mesurés indiquent que les terrains d'implantation du projet présentent des niveaux sonores de 68 dB(A) en période diurne et de 61,5 dB(A) en période nocturne.

Le projet ne devra pas aggraver l'environnement sonore du secteur, que les impacts soient directs ou indirects (augmentation du trafic lié à la présence du projet). L'enjeu est qualifié de fort.

Pièce n°2 (p. 100)

En outre, la Notice propose une analyse de l'impact acoustique du projet et des mesures de suppression ou de réduction de ces impacts (**Pièce n°2**, pp. 121 à 122).

Ainsi, en phase travaux, « le projet générera peu d'émissions sonores (bruit des engins de travaux) ».

S'agissant de la phase exploitation, « le projet n'est pas de nature à détériorer l'ambiance acoustique existante. Le bruit sera essentiellement généré par la circulation des véhicules de transport et par les activités extérieures du futur site (notamment récréations et entrées/sorties des classes) ».

Par ailleurs, le projet inclut dans sa conception des mesures destinées à limiter l'exposition au bruit des riverains et des futurs usagers :

- Isolement acoustique des bâtiments via le choix des matériaux (béton plein pour les murs extérieurs et toitures) et respect de valeurs minimales d'isolement (pour le détail de ces valeurs : **Pièce n°2**, pp. 36 à 37) ;
- Réduction et isolement minimal des entrées d'air ;
- Favorisation des modes doux de déplacement par la création d'emplacements de stationnement pour vélos et trottinettes afin de limiter le bruit lié au trafic routier².

L'état actuel d'avancement des études permet donc d'apporter une réponse complète à l'enjeu de l'impact acoustique du projet, justifiant ainsi une dispense d'étude d'impact.

22- Sur la pollution atmosphérique

La Notice d'incidences environnementale dresse un exposé détaillé des données disponibles relatives à la qualité de l'air (**Pièce n°2**, pp. 90 à 100).

Cet exposé est basé notamment sur une étude publiée par AtmoSud en juillet 2020 sur « L'évaluation de la qualité de l'air au sein de la zone de l'Établissement Public d'Aménagement Euroméditerranée 2018-2019 » précisant :

- Les modélisations disponibles pour estimer la dispersion des polluants atmosphériques et l'exposition des populations (PM2.5, PM10, NO₂, O₃) ;

² V. *Infra.* (partie III-)

- La dispersion moyenne des polluants traceurs de l'activité urbaine (dioxyde d'azote NO₂, benzène) ;
- La dynamique des polluants atmosphériques sur la zone (dioxyde d'azote NO₂, dioxyde de soufre SO₂, PM10) sur le site Marseille/Place Verneuil.

Les conclusions de la Notice compte tenu des mesures réalisées sont les suivantes :

La qualité de l'air est particulièrement impactée par les polluants atmosphériques dont l'origine est principalement une problématique liée à la combustion thermique (routière et maritime). Plus spécifiquement, ce sont essentiellement de fortes concentrations en dioxyde d'azote NO₂ qui révèlent l'impact des axes de circulation structurants sur la qualité de l'air.

La pollution particulaire notable sur l'ensemble du territoire marseillais correspond plutôt à un profil de fond urbain.

Malgré 8 dépassements des seuils réglementaires pour les PM10, les concentrations de polluants atmosphériques respectent les valeurs réglementaires.

L'enjeu sera de ne pas aggraver la pollution atmosphérique du secteur. L'enjeu étant fort, l'amélioration de la qualité de l'air dans un contexte démographique repose sur le développement de modes de transports peu polluants et par conséquent sur une politique de report modal.

Pièce n°2 (pp. 95 et 96)

S'agissant des impacts potentiels du projet en termes d'émissions atmosphériques, la Notice prévoit que « *du fait de ses activités, la Cité Scolaire Internationale ne sera pas émettrice de gaz ou de fumées, à l'exception des rejets atmosphériques extérieurs qui seront issus des gaz d'échappement des véhicules du personnel des établissements, de la maintenance et entretien, et des accompagnateurs en heures de pointe. Ces rejets seront composés des éléments classiques dus à une combustion (CO₂, CO, NO_x, SO₂ et poussières).* » (**Pièce n°2**, p. 120).

De même, le projet a été étudié afin de limiter au maximum dans sa conception son impact sur la qualité de l'air (matériaux de construction, peintures, vernis et vitrificateurs, colles, panneaux, produits de traitements et de finition intérieurs).

Le maître d'ouvrage a en outre prévu et détaillé un ensemble de mesures destinées à assurer une bonne qualité de l'air intérieur, centré sur les axes suivants (**Pièce n°2**, p. 34) :

- Prévenir l'entrée des polluants extérieurs, notamment d'origine automobile ;
- Limiter les sources de polluants intérieurs ;
- Évacuer les polluants produits à l'intérieur ;
- Contrôle des polluants.

L'état actuel d'avancement des études permet donc d'apporter une réponse complète à l'enjeu de l'impact du projet sur la qualité de l'air, justifiant ainsi une dispense d'étude d'impact.

23- Sur la pollution des sols

La Notice d'incidences environnementales propose une analyse des données relatives à la pollution des sols à proximité du site provenant des bases de données BASOL et BASIAS, ainsi qu'un résumé détaillé des études de pollution des sols qui ont été réalisées, d'abord en 2015 par ERG puis en septembre 2016 par GINGER et enfin en 2017 dans le cadre du précédent projet d'Université Régionale des Métiers qui était prévu sur le site (**Pièce n°2**, pp. 42 à 49).

Il ressort notamment de ces études *« qu'en dehors des métaux lourds qui ont été identifiés dans les sols superficiels lors des premières campagnes, une autre source de pollution a été identifiée sur site au niveau du sondage S10 entre 1 et 2 m de profondeur. Il s'agit d'une contamination modérée et ponctuelle en hydrocarbures (de type huiles minérales). Sur les autres points de sondages aucune contamination marquante des sols n'a été identifiée »*.

Sur cette base, la Notice ajoute que GINGER CEBTEP a procédé à une identification des risques liés à l'état des sols en considérant un recouvrement des surfaces (voiries, béton, apport de terre végétale au droit des espaces verts). La conclusion apportée est la suivante : *« en l'absence de voie de transfert, le risque sanitaire est donc nul »*.

Ainsi conclut la Notice sur l'état des sols :

Les parcelles étudiées sont constituées de remblais hétérogènes (argilo-graveleux, sableux, limoneux) surmontant les alluvions (sable et limon vasard noirâtre) sur un substratum du Stampien (marnes, grès, poudingues).

La base de données BASIAS recense 1 site pollué au droit de l'ilot 1B. Les différentes investigations des sols réalisées ont révélé des déblais pollués sur les deux ilots et une contamination aux hydrocarbures mise en évidence au droit de l'ilot 1C, pour lesquels des techniques de gestion des terres ont été entreprises. Le site a donc été dépollué.

Il conviendra de limiter le risque d'une nouvelle pollution sur le sol et sous-sol du site du projet. Également, la nature du sol et son historique devront être pris en compte dans la réalisation des fondations du projet. L'enjeu peut être qualifié de modéré.

Pièce n°2 (p. 49)

La Notice d'incidences environnementales comporte également un exposé des impacts potentiels du projet sur la pollution des sols ainsi que des mesures de gestion des sols pollués que mettra en œuvre le Maître d'ouvrage (**Pièce n°2**, pp. 102 à 104).

Il est ainsi d'abord rappelé que *« dans le cadre du précédent projet prévu sur ce site, une campagne de dépollution a été réalisée en 2017. Ainsi, la grande majorité des anomalies constatées (présence de fraction soluble, sulfates, antimoine, et localement d'hydrocarbures) a fait l'objet d'excavations et traitement des terres polluées avec évacuations en filières dédiées (ISDI aménagée et biocentre). Concernant les traces potentielles de métaux lourds et d'anomalies de seuils en fraction soluble, il est probable qu'un impact persiste. »*

Par ailleurs, le Maître d'ouvrage respectera des principes de construction sur chacun des lots 1C et 1B, en conformité avec les prescriptions l'étude géotechnique de type G2 PRO réalisée par le bureau d'études Géotechnique SUD (terrassements, charges, soutènement provisoire, fondations etc).

Les déblais excavés seront en outre stockés sur une plateforme de tri pour contrôle et évacuation des traces potentielles de pollutions aux métaux lourds et hydrocarbures.

Cette gestion « vise à exclure toute voie de transfert et de ce fait l'impact sanitaire. Ainsi, en se référant au rapport GINGER CEBTP, avec ce recouvrement (voiries, béton, apport de terre végétale au droit des espaces verts), la conclusion apportée est applicable 'en l'absence de voie de transfert, le risque sanitaire est donc nul' » (Pièce n°2, p. 104).

L'état actuel d'avancement des études permet donc d'apporter une réponse complète à l'enjeu de la gestion des sols pollués dans le cadre du projet, justifiant ainsi une dispense d'étude d'impact.

III- Sur l'évolution du projet en matière de mobilité douce

Dès le stade du programme de l'opération, la future Cité Scolaire Internationale de Marseille a été pensée au regard d'une stratégie ambitieuse en matière de mobilité, destinée à améliorer le confort des usagers et à limiter l'augmentation du trafic routier en promouvant une pluralité de modes de déplacement.

Ainsi, le programme initial, en plus de son emplacement permettant une desserte rapide par de nombreux modes de transport en commun et des 181 places de stationnement voitures initialement prévues, prévoyait la réalisation de 110 places de stationnement pour les vélos.

Ceci étant précisé, afin de tenir compte des attentes de l'ARS en la matière, le projet a été adapté de manière à mieux intégrer l'objectif de réduction de l'usage de la voiture et de développement des modes doux de déplacement.

Ces évolutions sont détaillées dans la Notice d'incidence environnementale (Pièce n°2, pp. 30 à 33) et ont poursuivi les objectifs suivants :

- Ajouter au projet un nombre minimal de bornes de recharge de véhicules électriques, qui pourra être adapté en cours d'exploitation en fonction des besoins ;
- Augmenter le nombre de places de stationnement pour les vélos, revu nettement à la hausse notamment par la suppression de places de stationnement voitures en sous-sols et la réaffectation de celles-ci à la création d'un local deux-roues ;
- Ajouter au projet des capacités de stationnement pour les trottinettes.

Ces évolutions permettent de limiter les impacts du projet en termes de pollution sonore et atmosphérique par la limitation du trafic routier.

Les évolutions sont résumées dans le tableau ci-dessous :

Tableau 4 : Evolution des stationnements prévus au sein de la cité scolaire

	Objectif du programme initial	Objectif révisé	Evolution
Stationnements voitures	181	169	- 12 places
Bornes de recharge des véhicules électriques	0	Minimum 20 (*)	+ 20 places équipées minimum
Stationnements vélos	110	276	+ 166 places
Stationnements trottinettes	0	54	+ 54 places
Local mixte pour le niveau élémentaire	/	Vélos, trottinettes et poussettes	/

(*) Ces nouveaux équipements seront ainsi plus nombreux que le nombre de places réservés aux logements de fonction.

Pièce n°2, p. 31

Les révisions apportées au projet permettent donc désormais d'apporter une réponse améliorée et plus satisfaisante à l'enjeu de la réduction de l'usage de la voiture et du développement des modes doux de déplacement, justifiant ainsi une dispense d'étude d'impact.

En conclusion, eu égard :

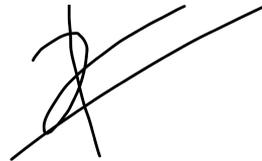
- Au périmètre du projet et aux critères posés par le code de l'environnement ;
- Aux études d'ores et déjà réalisées relatives aux impacts du projet, notamment en termes de pollution sonore, de pollution atmosphérique et de gestion des sols pollués ;
- A la nature des modifications prises par le maître d'ouvrage en matière de mobilité douce afin de répondre aux attentes de l'autorité environnementale ;

La Région Provence-Alpes-Côte d'Azur sollicite le retrait de la décision de soumission du projet de Cité Scolaire Internationale à Marseille à une étude d'impact.

Il est demandé à Monsieur le Préfet de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur de bien vouloir dispenser le projet de Cité Scolaire Internationale de la réalisation d'une étude d'impact.

En vous remerciant par avance de votre attention au présent recours gracieux, je vous prie d'agréer, Monsieur le Préfet, l'expression de mes respectueuses salutations.

Bertrand VIDAL



Chef du Service Programmation,
Rénovation, Energétique et Construction

Pièces jointes au recours gracieux :

- Pièce n°1 : Arrêté du 2 avril 2021 portant obligation de réaliser une étude d'impact
- Pièce n°2 : Notice d'incidences environnementales – Mai 2021