



Mission régionale d'autorité environnementale

Île-de-France

**Avis délibéré en date du 11 avril 2019  
de la Mission régionale d'autorité environnementale d'Île-de-France  
sur le projet d'aménagement du site Hébert  
situé dans le 18<sup>e</sup> arrondissement de Paris**

**Synthèse de l'avis**

Le présent avis porte sur le projet d'aménagement du site Hébert, dans le 18<sup>e</sup> arrondissement de Paris. Il est émis dans le cadre d'une procédure de permis d'aménager portant sur la 1<sup>re</sup> phase des travaux.

Le site Hébert occupe une superficie de 5,2 ha le long des voies ferrées de la gare de l'Est et accueillait jusqu'en 2017 des activités industrielles. Le projet prévoit la démolition complète de l'existant, le nivellement du site, l'aménagement de nouvelles voies, la création d'espaces verts et le développement de 103 000 m<sup>2</sup> de surface de plancher, en R+2 à R+11, notamment destinés à accueillir 1 500 nouveaux habitants et 3 500 employés du secteur tertiaire.

Les principaux enjeux environnementaux et sanitaires, sur lesquels la MRAe a ciblé le présent avis, sont les suivants :

- l'intégration urbaine et paysagère du projet (topographie, forme urbaine, espaces publics) ;
- la présence de nature en ville (biodiversité urbaine, espaces verts et îlots de chaleur) ;
- la protection des populations face aux nuisances sonores et aux pollutions (qualité des sols, ).

De plus, les impacts du projet sont susceptibles de se cumuler avec ceux des projets alentour, notamment l'aménagement du secteur Chapelle-Charbon, le programme immobilier Éole-Évangile et la liaison ferroviaire Charles-de-Gaulle Express.

Au regard de l'étude d'impact datée de janvier 2019 et du projet, la MRAe recommande notamment de :

- justifier plus précisément les démolitions et les terrassements envisagés, ainsi que les conditions d'évacuation des déchets et des déblais ;
- justifier le tracé retenu pour les nouvelles voies, au regard des enjeux d'intégration urbaine du projet ;
- compléter l'étude d'impact en étudiant les impacts paysagers de la nouvelle forme urbaine ;
- tenir compte des effets cumulés des projets en cours sur le secteur, en ce qui concerne notamment la densité des volumes bâtis ;
- étudier plus précisément les impacts du projet sur la biodiversité urbaine, la disponibilité d'espaces verts par habitant et les effets d'îlot de chaleur urbain ;

La MRAe a formulé par ailleurs d'autres recommandations plus ponctuelles, précisées dans l'avis détaillé ci-après.

*Avis disponible sur le site Internet de la direction régionale et interdépartementale de l'Environnement et de l'Énergie d'Île-de-France*

## **Préambule**

*La Mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) d'Île-de-France s'est réunie le 11 avril 2019 dans les locaux de la direction régionale et interdépartementale de l'environnement et de l'énergie (DRIEE). L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur le projet d'aménagement du secteur Hébert à Paris dans le 18ème arrondissement.*

*Étaient présents et ont délibéré : Paul Arnould, Jean-Jacques Lafitte, Jean-Paul Le Divenah et Catherine Mir.*

*Excusées : Marie Deketelaere-Hanna et Judith Raoul-Duval.*

*En application de l'article 20 du règlement intérieur du CGEDD s'appliquant aux MRAe, chacun des membres délibérants cités ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans l'avis à donner sur le projet qui fait l'objet du présent avis.*

*Sur la base des travaux préparatoires de la DRIEE, et sur le rapport de Jean-Paul Le Divenah, coordonnateur, après en avoir délibéré, la MRAe rend l'avis qui suit.*

## Avis détaillé

### Table des matières

<b>1 Rappels réglementaires.....</b>	<b>3</b>
1.1 L'évaluation environnementale.....	3
1.2 L'avis de l'autorité environnementale.....	3
<b>2 Contexte et description du projet.....</b>	<b>4</b>
<b>3 Prise en compte des enjeux environnementaux.....</b>	<b>7</b>
3.1 L'intégration urbaine et paysagère du projet.....	7
3.2 La présence de nature en ville.....	9
3.3 La protection des populations face aux nuisances et pollutions.....	9
<b>4 Justification du projet.....</b>	<b>10</b>
<b>5 Information, consultation et participation du public.....</b>	<b>10</b>

## **1 Rappels réglementaires**

### **1.1 L'évaluation environnementale**

Le système européen d'évaluation environnementale des projets est fondé sur la directive 2011/92/UE du 13 décembre 2011 modifiée relative à l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement. Les démarches d'évaluation environnementale portées au niveau communautaire sont motivées par l'intégration des préoccupations environnementales dans les choix de développement et d'aménagement.

Par suite de la décision du Conseil d'État n° 400 559 du 6 décembre 2017, venue annuler les dispositions du décret n° 2016-519 du 28 avril 2016 en tant qu'elles maintenaient le préfet de région comme autorité environnementale, le dossier a été transmis à la MRAe.

Le projet d'aménagement du site Hébert est soumis à la réalisation d'une étude d'impact en application des dispositions de l'article R. 122-2 du code de l'environnement (rubrique 39<sup>1</sup>).

### **1.2 L'avis de l'autorité environnementale**

L'avis de l'autorité environnementale vise à éclairer le public, le maître d'ouvrage, les collectivités concernées et l'autorité décisionnaire sur la qualité de l'étude d'impact et sur la manière dont l'environnement est pris en compte dans le projet, conformément à la directive 2011/92/UE modifiée.

Le présent avis est rendu dans le cadre de la procédure de permis d'aménager relatif à la première phase de travaux. Il porte sur le projet d'ensemble et l'étude d'impact datée de janvier 2019.

À la suite de l'enquête publique, cet avis est un des éléments que l'autorité compétente prend en considération pour prendre la décision d'autoriser ou non le projet.

1 En application de l'article R. 122-2 du code de l'environnement, les travaux, ouvrages ou aménagements ruraux et urbains énumérés dans le tableau annexé à cet article sont soumis à une étude d'impact soit de façon systématique, soit après un examen au cas par cas, en fonction des critères précisés dans ce tableau. En l'espèce, à la rubrique n°39 du tableau annexé à l'article R. 122-2 du code de l'environnement, sont soumis à évaluation environnementale les travaux et constructions qui créent une surface de plancher au sens de l'article R. 111-22 du code de l'urbanisme ou une emprise au sol au sens de l'article R. 420-1 du code de l'urbanisme supérieure ou égale à 40 000 m<sup>2</sup> et les opérations d'aménagement dont le terrain d'assiette est supérieur ou égal à 10 ha, ou dont la surface de plancher au sens de l'article R. 111-22 du code de l'urbanisme ou l'emprise au sol au sens de l'article R. 420-1 du code de l'urbanisme est supérieure ou égale à 40 000 m<sup>2</sup>.

## 2 Contexte et description du projet

Le site Hébert, d'une superficie de 5,2 ha, accueillait jusqu'en 2017 des activités industrielles (entrepôts, distribution). Les principaux objectifs du projet d'aménagement sont, d'après l'étude d'impact (page 56), d'en faire un nouveau quartier d'habitat et d'emploi, de désenclaver le site et de créer des espaces végétalisés.

Ainsi, le maître d'ouvrage prévoit (cf figure 1) :

- la démolition des deux halles, du mur de soutènement le long de la rue de l'Évangile et des revêtements du sol, avec une quantité de déchets produits estimée à environ 12 900 m<sup>3</sup> ;
- le terrassement du site, présentant un excédent en déblai de 18 300 m<sup>3</sup> ;
- l'aménagement de voies de desserte privilégiant des modes de circulation apaisée ;
- la création d'un square de 0,4 ha au cœur du futur quartier et d'une promenade végétalisée le long du faisceau ferré ;
- la construction d'environ 750 logements dont 60 % de logements sociaux, développant 49 000 m<sup>2</sup> de surface de plancher en R+2 à R+11, pour accueillir environ 1 500 nouveaux habitants ;
- la construction d'immeubles de bureaux, développant une surface de plancher de 39 500 m<sup>2</sup> en R+5 à R+11, pour accueillir environ 3 500 employés ;
- la construction de locaux d'activités (ferroviaire, logistique urbaine, etc.) développant une surface de plancher totale de 8 200 m<sup>2</sup> ;
- la réalisation de locaux commerciaux en rez-de-chaussée, d'une crèche et d'un équipement « d'enseignement et d'animation » développant une surface de plancher totale de 6 300 m<sup>2</sup> ;

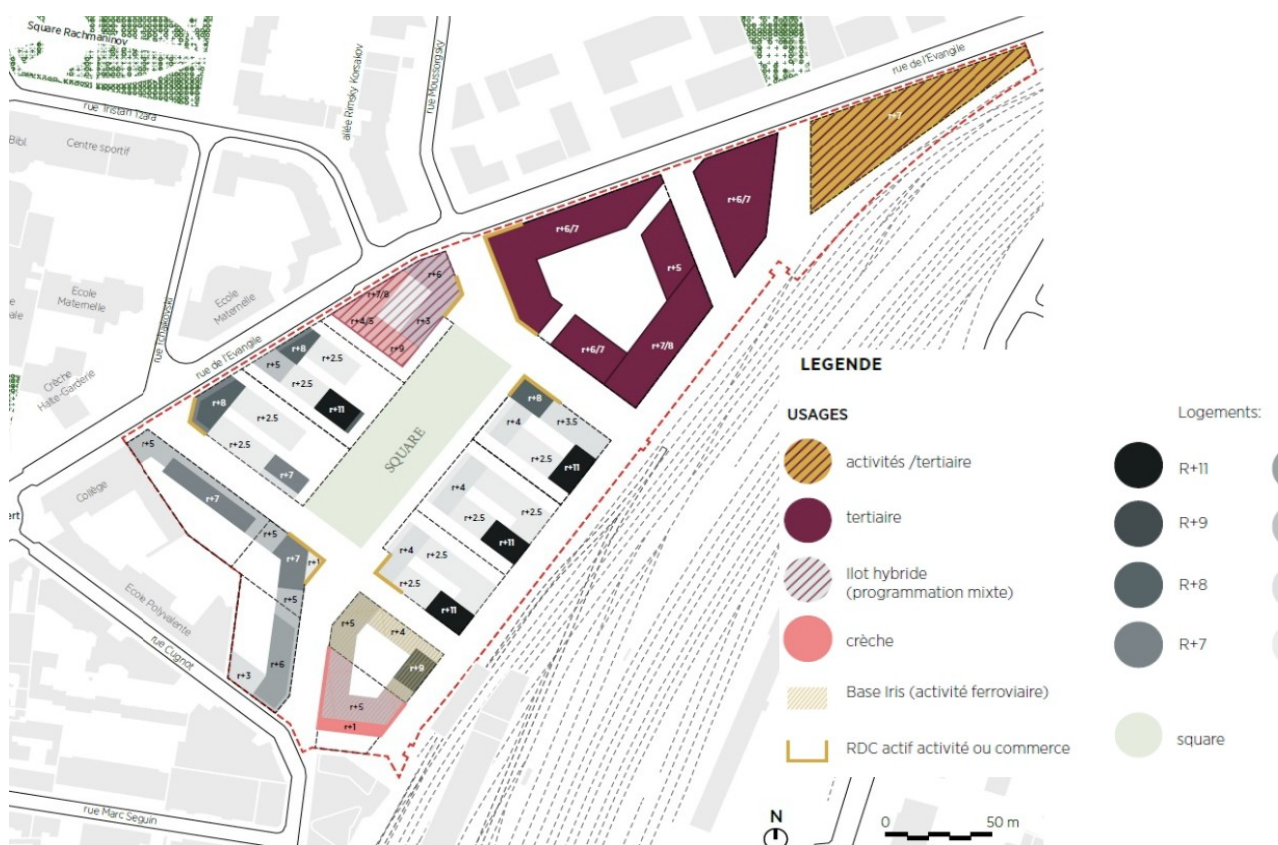


Fig. 1 : programme des constructions (source : étude d'impact)

Le programme des constructions développe donc une surface de plancher totale de 103 000 m<sup>2</sup>. Celui-ci doit être réalisé en quatre phases de travaux entre 2019 et 2024, au fur et à mesure de la libération des emprises. La pointe nord du site sera occupée jusqu'en 2023 par le chantier du Charles-de-Gaulle Express<sup>2</sup>, avant d'être libérée pour la dernière phase du présent projet.

2 Ce projet a fait l'objet d'un avis délibéré de l'autorité environnementale n°Ae 2018 41 en date du 25 juillet 2018



Fig. 2 : « plan de composition d'ensemble – phase 1 » (source : dossier de permis d'aménager)

Le maître d'ouvrage, Espaces Ferroviaires Aménagement Commun (EFAC)<sup>3</sup> indique que « la présente étude d'impact porte sur l'ensemble du programme, c'est-à-dire sur ces quatre phases d'aménagement du site, sur la base des éléments disponibles à ce jour. Elle sera mise à jour si nécessaire pour le besoin des futures procédures » (page 8).

La MRAe rappelle qu'en effet, en application de l'article L. 122-1-1 du code de l'environnement, « les incidences sur l'environnement d'un projet dont la réalisation est subordonnée à la délivrance de plusieurs autorisations sont appréciées lors de la délivrance de la première autorisation. Lorsque les incidences du projet sur l'environnement n'ont pu être complètement identifiées ni appréciées avant l'octroi de cette autorisation, le maître d'ouvrage actualise l'étude d'impact en procédant à une évaluation de ces incidences, dans le périmètre de l'opération pour laquelle l'autorisation a été sollicitée et en appréciant leurs conséquences à l'échelle globale du projet. »

**La MRAe recommande que la nécessité d'actualiser l'étude d'impact lors des procédures ultérieures soit appréhendée notamment au regard des évolutions du projet et de l'environnement urbain ainsi que du suivi alors réalisé des mesures environnementales.**

Enfin, il est indiqué dans le dossier que le projet s'inscrit dans une stratégie de développement du secteur Paris nord-est, engagée en 2002 et qui porte aujourd'hui sur un périmètre de 600 ha entre la porte de Clignancourt, la porte de la Villette et les gares de l'Est et du Nord.

De nombreux projets sont en cours de réalisation aux abords du site, dont certains ont fait l'objet d'un avis de l'autorité environnementale (page 223). En limite du site Hébert, les projets d'aménagement du secteur Chapelle-Charbon, de développement du programme immobilier Éole Évangile (« Îlot fertile ») et de réalisation de la liaison Charles-de-Gaulle Express ont tous fait l'objet d'avis de la MRAe datés de 2018<sup>4</sup> et seront concomitants avec le présent projet.

3 Société anonyme filiale de la SNCF.

4 Avis MRAe du 2 mars 2018 sur le projet d'aménagement de la ZAC Chapelle-Charbon situé à Paris 18<sup>ème</sup>.  
Avis MRAe du 17 août 2018 sur le projet Îlot Fertile situé à Paris 19<sup>ème</sup>.



Fig. 3 : projets considérés au titre des effets cumulés (source : étude d'impact)

### **3 Prise en compte des enjeux environnementaux**

Les principaux enjeux environnementaux, sur lesquels la MRAe a ciblé le présent avis, sont les suivants :

- l'intégration urbaine et paysagère du projet (topographie, forme urbaine, espaces publics) ;
- la présence de nature en ville (biodiversité urbaine, espaces verts et îlots de chaleur) ;
- la protection des populations face aux nuisances et pollutions (qualité des sols, bruit).

De plus, les impacts du projet sont susceptibles de se cumuler avec ceux des projets alentours.

L'avis examine dans chacun des chapitres suivants consacrés à ces enjeux à la fois l'état initial et les incidences potentielles du projet ainsi que les mesures « éviter, réduire compenser » et de suivi.

#### **3.1 L'intégration urbaine et paysagère du projet**

Le site Hébert est situé à moins de 10 minutes à pied des stations Marx Dormoy (métro ligne 12), Porte de la Chapelle (métro ligne 12 et tramway T3bis) et Rosa Parks (RER E et tramway T3 bis). est actuellement fermé au public et marque une rupture avec le tissu urbain environnant compte-tenu de sa sur-élévation en plate-forme (jusqu'à 4,5 m de différence avec la rue de l'Évangile au nord). il est actuellement occupé par deux halles qui étaient dédiées à des activités industrielles jusqu'en 2017.

L'étude d'impact est peu détaillée concernant l'occupation actuelle du site et son intégration à l'environnement urbain. À ce titre, certaines informations contenues dans le dossier de permis d'aménager (notamment la pièce PA02) permettent de mieux comprendre la situation actuelle. Ces éléments, qui concernent les constructions existantes et le paysage aux abords du site, nécessitent d'être mentionnés avec des renvois aux autres pièces du dossier, dans l'état initial de l'étude d'impact. Ce diagnostic doit de plus permettre de justifier l'ampleur des démolitions et des terrassements prévus par le projet.

Le maître d'ouvrage a estimé les quantités de déblais (18 300 m<sup>3</sup>) et de produits de démolition (12 900 m<sup>3</sup>) à traiter lors des travaux envisagés (pages 178-182). Leur nature et les possibilités de ré-emploi sont également précisées. Des mesures de réduction du volume global à évacuer sont ainsi définies. L'étude d'impact indique qu'il est impossible d'évacuer les déblais par voie ferrée compte-tenu des installations nécessaires au chantier de la liaison Charles-de-Gaulle Express (page 182). Cette affirmation n'est, pour la MRAe, pas assez étayée. De plus, le nombre de mouvements de camions qui résultera de la phase chantier n'est pas indiqué.

La mise à niveau du site avec la rue de l'Évangile permettra de favoriser l'intégration urbaine du projet. En revanche, celui-ci restera enclavé sur toute sa frange est par le réseau ferré. Le tracé des nouvelles voies au regard de l'état initial n'est pas justifié clairement. Par exemple, la figure de la page 26 indique la pertinence de prolonger la rue Tristan Tzara plutôt que la rue Moussorgski, afin de créer des continuités avec le tissu urbain environnant (cf figure 4 ci-dessous). Pourtant, c'est un choix différent qui a été retenu. De plus, la création de voies en chicane réduit les ouvertures visuelles et est susceptible de renforcer l'isolement du quartier.

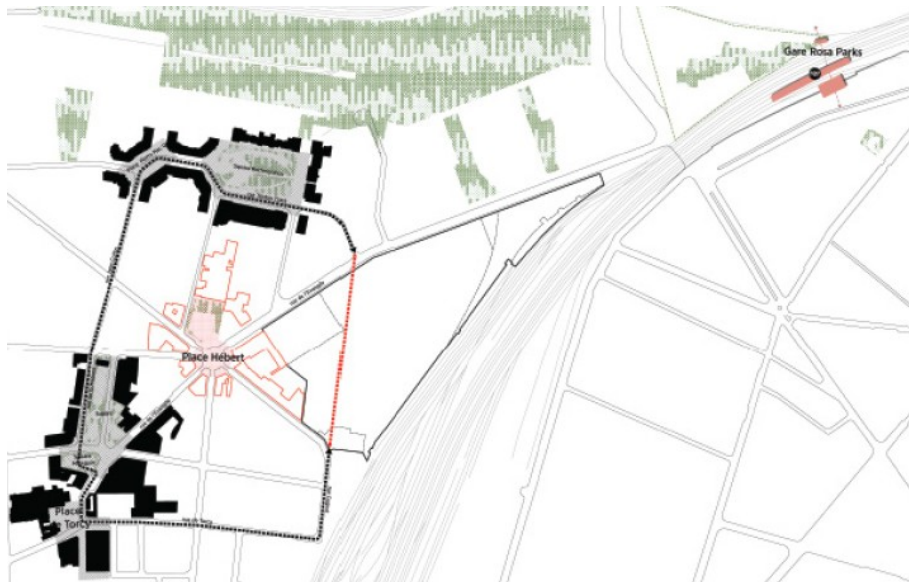


Figure 4 – Proposition d'aménagement de voirie (en rouge, tracé proposé de la prolongation de la rue Tristan Tzara) – Source étude d'impact p.26.

L'étude d'impact ne présente pas d'analyse de l'incidence paysagère du projet résultant en raison de la différence de hauteur entre les immeubles projetés et l'existant. Or les constructions futures sont susceptibles de réduire de façon importante l'ouverture au ciel et la profondeur des vues dont peuvent bénéficier aujourd'hui les quartiers environnants. De plus, les plans du projet présentés dans l'étude d'impact ne suffisent pas pour démontrer que les ouvertures visuelles sont optimales.

Le visuel dénommé « perspective aérienne du projet » (page 22, 48, 65 et 220) ne permet pas d'appréhender la perception du futur quartier, tant la hauteur du point de vue écrase la perspective. Aucune autre vue d'insertion n'est présentée dans l'étude d'impact. Le maître d'ouvrage affirme (page 220) que : « Le projet s'insérera harmonieusement dans le paysage local et n'aura pas d'incidence négative. Compte-tenu de l'occupation historique du site à vocation industrielle, il pourra même contribuer à en améliorer la perception. » Cette unique mention aux impacts paysagers du projet devrait être étayée.

Enfin, comme indiqué auparavant, le projet s'inscrit dans un territoire en profonde mutation. Or les effets cumulés des projets en cours sur le paysage ne sont pas étudiés. Pourtant, ces différents projets sont amenés à densifier de façon importante les volumes bâtis dans les 10<sup>e</sup>, 18<sup>e</sup> et 19<sup>e</sup> arrondissements de Paris. En particulier, la construction d'immeubles de plus de 10 étages sur d'anciennes emprises ferroviaires peut amener à obstruer des vues, initialement dégagées et à une fermeture du grand paysage.

**La MRAe recommande de :**

- justifier plus précisément les démolitions et terrassements envisagés, ainsi que les conditions d'évacuation des déchets et des déblais ;
- justifier le tracé retenu pour les nouvelles voies, au regard des enjeux d'intégration urbaine du projet ;
- compléter le dossier en étudiant, les impacts paysagers de la nouvelle forme urbaine ;
- tenir compte des effets cumulés des projets en cours sur le secteur, en ce qui concerne notamment la densité et la hauteur des volumes bâtis.

Fig. 4 : formes urbaine, état initial – source : étude d'impact



### 3.2 La présence de nature en ville

Environ 20 % de la superficie du site Hébert est aujourd'hui constituée de milieux végétalisés, dont certaines friches qui présentent un intérêt écologique au regard du contexte urbain (page 136). Des inventaires faune / flore ont été menés en 2016-2017. Les résultats sont présentés clairement dans le dossier. Ils révèlent notamment la présence d'espèces protégées, parmi lesquelles le Bruant jaune (*Emberiza citrinella*), le Martinet noir (*Apus apus*) et la Pipistrelle de Kuhl (*Pipistrellus kuhlii*).

Les impacts potentiels du projet sur la biodiversité urbaine sont identifiés (page 207). L'aménagement futur des espaces verts est présenté comme une mesure qui permettrait de limiter ces impacts identifiés à la phase de chantier du fait de la destruction de ces friches. La conclusion indique que « *les aménagements paysagers le long des voies, du square et des espaces communs constituent (...) une amélioration de la biodiversité du secteur* ». Or la fonctionnalité de ces espaces et de la future trame verte à laquelle ils contribuent doit être analysée plus précisément pour étayer cette affirmation. En l'état, le projet réduit la superficie des milieux végétalisés (à environ 0,6 ha) et augmente la pression anthropique.

À l'échelle du futur quartier Hébert, la surface disponible d'espaces verts sera d'environ 4 m<sup>2</sup> par habitant, sans prendre en compte les 3 500 futurs employés. Or l'Organisation mondiale de la santé (OMS) recommande un minimum de 10 m<sup>2</sup> d'espaces verts disponibles par habitant à moins d'un quart d'heure de marche. Dans les communes d'Île-de-France comportant des secteurs carencés en espaces verts, comme Paris, cet objectif constitue une orientation du schéma directeur de la région Île-de-France<sup>5</sup> (SDRIF). Or le maître d'ouvrage ne se réfère apparemment pas à cet objectif.

En termes d'effets cumulés, les différents projets en cours sur le secteur augmentent significativement la densité d'habitant sur les 10<sup>e</sup>, 18<sup>e</sup> et 19<sup>e</sup> arrondissements (de 194 à 212 habitants à l'hectare) et malgré la création d'un parc de 6,5 ha prévu dans le projet d'aménagement Chapelle Charbon, sont susceptibles d'aggraver une carence déjà forte en espaces verts.

Par ailleurs l'étude d'impact indique que l'aménagement des espaces verts va permettre de réduire l'effet d'îlot de chaleur urbain. Cependant, l'évolution prévisible entre l'état actuel et la situation projet n'est pas étudiée précisément dans l'étude d'impact.

#### **La Mrae recommande de compléter l'étude d'impact en vue :**

- **d'établir la fonctionnalité des espaces végétalisés prévus et de la trame verte à laquelle ils contribueront et en quoi ils compensent les impacts du projet sur la biodiversité présente et notamment les espèces protégées ;**
- **d'établir que le projet répond seul et avec les projets voisins à l'orientation du SDRIF de tendre vers une densité de 10 m<sup>2</sup> par habitant d'espaces verts publics ;**
- **de présenter l'évolution de l'effet îlot de chaleur à l'échelle du quartier entre l'état initial et le projet réalisé.**

### 3.3 La protection des populations face aux nuisances et pollutions

Une étude de la qualité des sols, qui regroupe notamment les résultats de plusieurs campagnes de sondage, a été réalisée au droit du site (pages 150-153). Celle-ci révèle des zones de pollution significative qui feront l'objet d'un retrait des terres lors des travaux de terrassement.

L'analyse quantitative des risques sanitaires conclut à la compatibilité du site, après la mise en œuvre des mesures définies dans le plan de gestion, avec les différents usages projetés : tertiaire au nord, espaces verts et logement au sud. Toutefois, le maître d'ouvrage indique que « *des investigations complémentaires seront menées dans les phases ultérieures du projet* » (page 212), sans préciser leur nature, leurs modalités ni leur portée.

5 Orientations communes du SDRIF (page 25) : « Dans les communes comprenant des secteurs déficitaires en espaces verts (cf. carte du chapitre 3.3 du fascicule «Défis, projet spatial régional et objectifs»), l'offre d'espaces verts publics de proximité doit être développée afin de tendre vers 10 m<sup>2</sup> par habitant. »

Sur la partie nord, des activités de type gare de triage et maintenance des locomotives ont existé sur le site et leurs impacts semblent avoir été peu pris en compte dans le cadre des investigations, comme le souligne l'ARS<sup>6</sup>. Il est pourtant noté, comme le relève l'ARS, une valeur de 56 mg/kg de trichloroéthylène dans les sols et « aucune investigation complémentaire à proximité n'a été réalisée dans les gaz de sol alors même qu'un groupe scolaire devait se situer initialement à proximité de la zone. »

En outre, le sud du site, qui doit accueillir une crèche, n'a pas fait l'objet d'investigations suffisamment approfondies.

Des prélèvements de sols dans les fonds et bords de fouilles seraient nécessaires.

**La MRAe recommande, à la suite des travaux de démolition :**

- **de réaliser des prélèvements de sols et de gaz de sols dans les fonds et bords de fouille au droit des futurs logements, du groupe scolaire et de la crèche ;**
- **en fonction des résultats de ces investigations, de procéder à une évaluation quantitative des risques sanitaires complémentaire.**

Par ailleurs, les populations futures seront soumises au bruit de la rue de l'Évangile à l'ouest et des voies ferrées à l'est. L'état initial a fait l'objet d'une campagne de mesures et la modélisation de ces impacts en situation de projet est clairement présentée (pages 191-195). Les façades à l'ouest et à l'est seront soumises à des niveaux importants de nuisances sonores (entre 60 dB et 70 dB). En cœur d'îlot, les nuisances seront plus modérées (45 dB à 60 dB).

Des mesures de réduction des nuisances sonores ont été définies : retrait du bâti et promenade plantée le long des voies ferrées, pièces de nuit des logements orientées vers le cœur d'îlot, étude de différentes formes urbaines, etc. La réglementation applicable à l'isolation acoustique des logements et des établissements sensibles à proximité d'infrastructures de transports terrestres bruyantes est prise en compte par le maître d'ouvrage. Les prescriptions qui en résultent sont présentées dans l'étude d'impact.

## 4 Justification du projet

Le maître d'ouvrage a étudié trois scénarios d'aménagement (pages 82-89), qui ont fait l'objet d'analyses bioclimatiques (vent et ensoleillement). Des cartes de bruit sont également présentées. Celles-ci tiennent compte des voies ferrées mais pas de la rue de l'Évangile, pourtant la principale source de bruit d'après les conclusions de l'étude d'impact.

En revanche, aucun des scénarios proposés ne fait varier sensiblement la hauteur des constructions et la superficie des espaces verts. Or du fait de ces caractéristiques, le projet est susceptible d'impacts importants sur le cadre de vie des populations futures et voisines. La MRAe estime qu'elles sont insuffisamment prises en compte dans l'étude d'impact (cf ci-dessus) au-delà des intentions présentées concernant la « qualité de vie » (pages 64-65).

**La MRAe recommande de préciser la justification des caractéristiques (densité, hauteur du bâti) du projet au regard de son intégration urbaine et paysagère et de la présence de nature en ville.**

## 5 Information, consultation et participation du public

D'après l'étude d'impact (page 90), le projet a fait l'objet d'une concertation avec les « habitants et acteurs du site », engagée en 2017. Des réunions publiques, des ateliers thématiques et une visite de site ont notamment été organisés et ont réuni de 15 à 60 participants.

Le résumé non technique (pages 11-54) donne au lecteur non spécialiste une vision synthétique de tous les sujets traités dans l'étude d'impact.

Par ailleurs, le présent avis doit être joint au dossier d'enquête publique du projet.

6 Avis du 21 mars 2019.

Conformément à l'article L. 122-1 du code de l'environnement, le présent avis devra faire l'objet d'une réponse écrite de la part du maître d'ouvrage qui la mettra à disposition du public par voie électronique au plus tard au moment de l'ouverture de l'enquête publique prévue à l'article L. 123-2. Ce mémoire en réponse devrait notamment préciser comment le porteur du projet envisage de tenir compte de l'avis de la MRAe, le cas échéant en modifiant son projet.

L'avis de la MRAe est, disponible sur le site Internet de la Direction régionale et interdépartementale de l'environnement et de l'énergie d'Île-de-France (DRIEE).