

PRÉFET DE LA REGION D'ILE-DE-FRANCE

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

Le 20 OCT. 2016

Évaluation environnementale des projets
Nos réf : EE-1200-16

**Avis de l'autorité environnementale
sur le projet de requalification urbaine du boulevard de La Défense
et de la rue Félix Eboué entre l'avenue Arago à Nanterre
et le Boulevard Circulaire à Puteaux (Hauts-de-Seine)**

Résumé de l'avis

Le présent avis porte sur l'étude d'impact du projet de requalification urbaine du boulevard de La Défense et de la rue Félix Eboué, présentée en co-maîtrise d'ouvrage par le Conseil Départemental des Hauts-de-Seine et l'Etablissement public d'aménagement de La Défense Seine Arche (EPADESA), dans le cadre de la procédure de déclaration d'utilité publique.

Le projet vise sur 1,4 kilomètres à transformer la voirie (actuellement en sens unique sur deux ou trois voies) en boulevard urbain destiné à accompagner et desservir les projets alentours : la ZAC des Groues, le Stade ARENA, la gare Eole ou encore le quartier des Jardins de l'Arche. A ce titre, le projet prévoit notamment d'établir un double sens de circulation en 2x2 voies et d'offrir des cheminements piétons et des pistes cyclables.

Les principaux enjeux environnementaux identifiés concernent la gestion des déplacements, la qualité de l'air, les nuisances sonores, l'insertion paysagère ainsi que la prise en compte des risques naturels et technologiques.

L'étude d'impact aborde l'ensemble des thématiques environnementales. Les principales recommandations de l'autorité environnementale portent sur les points suivants :

- vérifier la cohérence du modèle de simulation employé pour l'étude de trafic et actualiser, le cas échéant, les résultats, notamment pour ce qui concerne le fonctionnement des carrefours ;
- intégrer le projet EcoCampus Seine situé à Nanterre (8 500 emplois attendus) dans l'analyse des effets du projet sur le trafic routier à l'horizon 2020 ;
- exposer de façon plus précise les effets du projet sur l'ambiance sonore afin d'apprécier les écarts de niveaux ;
- approfondir l'analyse paysagère en précisant les principes d'insertion recherchés et en exposant davantage le parti paysager du projet (au moyen de croquis et illustrations supplémentaires).

Outre la recherche d'une meilleure desserte et d'une plus grande fluidité du trafic, l'étude d'impact gagnerait à davantage exposer les avantages environnementaux générés par le projet. La cohérence du projet avec les objectifs d'amélioration de la qualité de l'air gagnerait en ce sens à être plus étayée.

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

AVIS

1. L'évaluation environnementale

1.1 Présentation de la réglementation

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. Dans ce sens, l'article R.122-6 du code de l'environnement désigne l'autorité environnementale prévue aux articles L.122-1 et L.122-7. Pour ce projet, l'autorité environnementale est le préfet de région.

Le projet de requalification urbaine du boulevard de La Défense et de la rue Félix Eboué entre l'avenue Arago à Nanterre et le boulevard Circulaire à Puteaux (Hauts-de-Seine) 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 6°b et 6°c).

1.2. Présentation de l'avis de l'autorité environnementale

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

Cet avis est rendu dans le cadre de la procédure de déclaration d'utilité publique. Il porte sur l'étude d'impact présentée par le Conseil départemental des Hauts-de-Seine et l'Etablissement public d'aménagement de La Défense Seine Arche (EPADESA), en date de juin 2016 (version 3). A la suite de la consultation du public, cet avis est un des éléments que l'autorité compétente prend en considération pour prendre la décision d'autoriser ou non le projet.

1.3. Contexte et description du projet

Le projet consiste à réaménager le boulevard de La Défense ainsi que la rue Félix Eboué. Il se situe entre les quartiers des Terrasses et le futur quartier des Groues à Nanterre ainsi qu'entre le cimetière de Neuilly à Puteaux et le quartier du Faubourg de l'Arche à Courbevoie, à proximité immédiate du quartier d'affaires de La Défense et du boulevard Circulaire situé sur la commune de Puteaux.

Le boulevard de la Défense¹, qui se prolonge par la rue Félix Eboué sur la commune de Puteaux, constitue l'un des axes principaux de desserte du quartier de La Défense et du secteur Seine Arche. Cet axe assure également le rôle de délestage de l'autoroute A14 en cas de fermeture du tunnel.

Actuellement en sens unique dans le sens est-ouest, le boulevard de la Défense et la rue Félix Eboué sont composés de deux ou trois voies selon les sections. L'étude d'impact précise que la desserte du quartier d'affaires, dans le sens ouest-est, s'effectue par le boulevard des Bouvets puis le boulevard Aimé César qui sont bordés par de nombreux immeubles d'habitation.

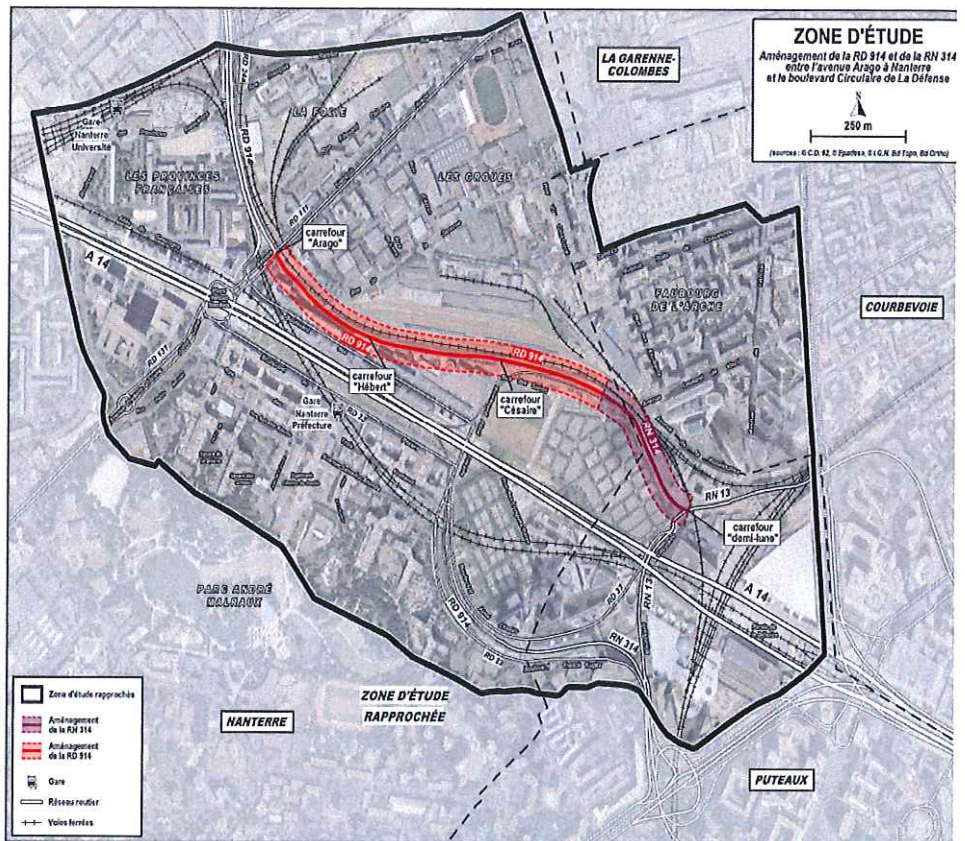
Le projet de requalification urbaine consiste à mettre le boulevard de La Défense et la rue Félix Eboué à double sens de circulation en 2x2 voies sur 1,4 kilomètres entre l'avenue François Arago à Nanterre et le boulevard Circulaire de La Défense.

¹ Le boulevard de la Défense est également dénommé RD914 et RN314 au sein de la commune de Nanterre. La rue Félix Eboué est également dénommée RN 314 au sein de la commune de Puteaux

Sous co-maîtrise d'ouvrage du Conseil Départemental des Hauts-de-Seine (sur le linéaire de 800 mètres allant du carrefour Arago au carrefour Aimé Césaire) et de l'EPADESA (sur le linéaire de 600 mètres allant du carrefour Aimé Césaire au boulevard Circulaire), l'aménagement routier intègre également la reconfiguration de carrefours existants, la création de nouvelles intersections, la reprise de nombreux ouvrages d'art (principalement des murs de soutènement) ainsi que le rétablissement des accès aux installations techniques de la RATP et le maintien de l'accès à l'A14. De larges cheminements piétons et des pistes cyclables du côté des voies ferrées sont en outre prévus pour permettre un accès à la future gare Nanterre La Folie du RER E.



Localisation du projet - Source : Etude d'impact p 77



Localisation du projet : Source : Etude d'impact p 78



Figure 170 : Vue aérienne du secteur de requalification de la RD 914 & RN 314 (source : CD 92)

Source : Etude d'impact p 209

Le projet s'inscrit dans un territoire en forte mutation et vise ainsi à accompagner les futurs aménagements du secteur afin d'une part de faciliter leur desserte et d'autre part d'absorber les nouveaux besoins de déplacements générés.



Figure 3 : Répartition des sections à aménager et localisation des principaux projets urbains et immobiliers prévus à proximité

En particulier, le projet de requalification urbaine a pour objectif d'accompagner la mise en œuvre des futures gares Eole et du Grand Paris Express ainsi que la desserte du futur quartier des Groues, du stade ARENA, du Campus Défense ainsi que du quartier des Jardins de l'Arche et de sa future Tour.

En termes de calendrier opérationnel, l'étude d'impact indique que le délai global des travaux est estimé à 36 mois avec un commencement prévu pour début 2018 et une livraison programmée en décembre 2020.

Le dossier indique que l'opération d'aménagement sera réalisée en maintenant deux voies de circulation dans le sens est-ouest pendant toute la durée des travaux et précise que ces derniers débiteront d'abord sur la RN 314 (rue Félix Eboué) avant d'intervenir sur la RD 914 (boulevard de La Défense). Le projet est programmé en huit phases opérationnelles (cf. p 247 et suivantes).

L'étude souligne que le planning des travaux est fortement dépendant du planning opérationnel du prolongement d'Eole à l'ouest et est donc susceptible d'évoluer en fonction des évolutions de ce dernier.

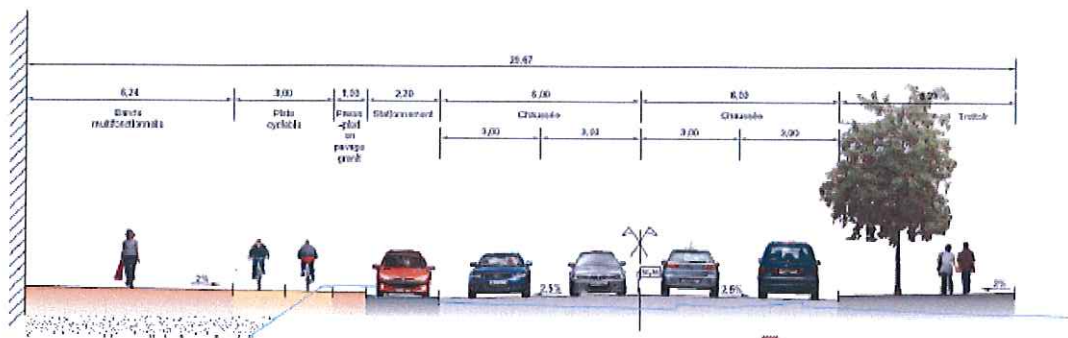


Figure 16 : Figure 131 : Profil en travers à proximité du carrefour Césaire

Source : Etude d'impact p 34

2. L'analyse de l'état initial du site

L'ensemble des thématiques environnementales est abordé dans la présentation de l'état initial.

Les principaux enjeux du projet concernent les déplacements, l'ambiance sonore, la qualité de l'air, le paysage, les risques technologiques ainsi que les risques naturels liés à la présence d'anciennes carrières.

Déplacements

Le fonctionnement du réseau routier sur le secteur d'étude est globalement correctement expliqué dans l'étude d'impact. Le boulevard de La Défense et la rue Félix Eboué constituent un axe de desserte est-ouest à sens unique permettant l'accès à l'autoroute A86 depuis le boulevard Circulaire à Nanterre. L'axe routier du projet constitue également un itinéraire de substitution de l'autoroute A14. Le dossier souligne que les logiques de circulations viaries sont assez complexes à appréhender du fait notamment de la densité urbaine, de l'existence d'un réseau en surface et en souterrain ainsi que des nombreuses voiries à sens unique. Sur ce point, le dossier précise que les circulations ouest-est sont principalement assurées sur les boulevards des Bouvets et Aimé Césaire qui sont bordés par des immeubles d'habitation.

En termes de trafic, l'étude d'impact explique que l'autoroute A14 est saturée aux heures de pointe du matin et du soir aussi bien en direction de Paris qu'en direction de la Province. La circulation sur le boulevard de la Défense et la rue Félix Eboué est également

très élevée avec des points de congestion rencontrés sur plusieurs carrefours (Arago/Place Mandela, Demi-Lune, Hébert/RD914 et Césaire/RD914). L'étude explique également que les voiries internes du quartier des Terrasses (boulevard des Boulets et boulevard de Pesaro notamment) sont très chargées en raison de leur rôle de transit ouest-est.

Afin de parfaire la compréhension du contexte actuel du trafic routier de la zone d'étude, l'autorité environnementale recommande d'exposer les origines et destinations des déplacements observés en lien avec la répartition des parts modales.

Les différentes offres de transports en commun présentes sur le secteur d'étude sont exposées dans le dossier. Le secteur est notamment desservi par le RER A avec la présence de la station Nanterre-Préfecture. Au nord, se trouvent également deux stations de la ligne du Tramway T2. L'étude souligne que le boulevard de la Défense et la rue Félix Eboué ne comportent aucune ligne de bus mais que sur les voies avoisinantes de nombreuses lignes de bus circulent.

L'étude explique que les aménagements cyclables sont en cours de développement sur le territoire de Nanterre avec une offre inégale selon les secteurs de la commune. A proximité du projet, le dossier souligne l'existence d'une piste bidirectionnelle le long du boulevard Pesaro au sud des Terrasses de l'Arche jusqu'à la place Nelson Mandela. L'autorité environnementale indique qu'il aurait été utile de présenter de façon précise la carte actuelle du réseau de pistes cyclables² sur le secteur d'étude afin d'appréhender l'état de continuité ou de discontinuité de ce réseau.

Par ailleurs, l'étude expose le plan vélo de La Défense (février 2013) qui prévoit notamment un itinéraire d'accès à la dalle de La Défense à partir du quartier du Faubourg de l'Arche et du pont Léonard de Vinci. Le dossier identifie ainsi un enjeu de connexion des aménagements cyclables sur la RD 914 et la RN 314 au Pont Léonard de Vinci.

Ambiance sonore et qualité de l'air

L'environnement sonore du secteur d'étude est exposé dans l'étude d'impact. Des mesures acoustiques in situ ont été réalisées en février 2015 permettant de modéliser (cf. p 189 et 190) des cartes de bruit du secteur. Il apparaît notamment, compte tenu de la forte fréquentation des voiries, que les habitations localisées à proximité de la section RN 314 et RD 914 (boulevards des Bouvets et Aimé Césaire) sont situées en zone d'ambiance sonore non modérée, diurne et nocturne.

En termes de qualité de l'air, des mesures in situ de deux polluants (dioxyde d'azote et Benzène) ont été réalisées en mars-avril 2015 sur le secteur d'étude. Les résultats ont montré un dépassement de seuil réglementaire sur tous les points pour ce qui concerne le dioxyde d'azote, avec de forts dépassements à proximité des grands axes RD914 et RN314. Pour ce qui concerne le benzène, l'étude indique que les concentrations mesurées sont inférieures au seuil de qualité.

L'autorité environnementale rappelle que les communes de Nanterre, Puteaux et Courbevoie sont classées en zone sensible pour la qualité de l'air selon le schéma régional climat, air et énergie (SRCAE) d'Ile-de-France et qu' à ce titre la mise en place d'actions en faveur de la qualité de l'air est prioritaire au sein de telles zones.

Paysage

L'étude d'impact décrit les différentes entités paysagères du secteur d'implantation en présentant les quartiers avoisinants l'emprise du projet (Terrasses de l'Arche, Parc Nord, Jardins de l'Arche,...). Le dossier précise que certains des quartiers (comme celui du stade Arena et celui des Groues) sont en pleine phase de chantier.

L'autorité environnementale indique que l'étude gagnerait à présenter la qualité paysagère de l'axe routier en expliquant l'effet de coupure qu'il génère dans le tissu urbain (accentué par la proximité immédiate des friches ferroviaires). Une analyse du contexte actuel de connexion de l'axe routier avec les quartiers avoisinants (état des perceptions visuelles

² L'étude d'impact présente la carte des zones cyclables existantes et projetées du territoire de la Communauté d'Agglomération du Mont-Valérien (cf. p 180)

notamment) permettrait de mieux appréhender les principes d'insertion poursuivis par le projet en vue d'effacer l'impression actuelle de césure urbaine.

Risques naturels

Le projet est situé, en partie (côté Nanterre), dans la zone de risques liés aux anciennes carrières définie par arrêté du 7 août 1985 (pris au titre de l'ancien article R. 111-3 du code de l'urbanisme et valant PPRMT³).

Ce risque de mouvements de terrain a été identifié dans l'étude d'impact. Le dossier indique que bien que les carrières aient été bouchées, des vides francs pourraient exister. En ce sens, une étude géotechnique sera réalisée, dans le cadre de la création du mur en terre armée nécessaire au rehaussement de la RD914, pour assurer l'absence de vide-franc et, le cas échéant, engager une opération de comblement des vides.

Risques technologiques et transports de matières dangereuses

Le site n'est pas concerné par un plan de prévention de risques technologiques (PPRT) en vigueur, ni par un périmètre d'étude préalable à l'élaboration d'un tel plan. Contrairement à ce qu'indique l'étude d'impact, une installation classée pour la protection de l'environnement (ICPE) existe au sein de l'aire d'étude, au n°2 de la rue d'Alençon sur la commune de Courbevoie. Il s'agit de la centrale de chauffage/climatisation de La Défense dont la gestion a été concédée à la société ENERTHEM. L'étude de dangers de cette activité est en cours d'actualisation. L'autorité environnementale indique que l'étude d'impact s'appuie donc sur des données susceptibles de minorer l'exposition du projet aux risques technologiques.

L'étude d'impact identifie correctement les enjeux liés au transport de matières dangereuses, notamment les voies routières du périmètre d'étude interdites à ce type de transport. La RD914 et la RN314 sont classées route à grande circulation en raison de leur rôle de délestage du tunnel de l'autoroute A14. Ce tunnel étant interdit au transport de matières dangereuses, la RD914 et la RN314 constituent un axe privilégié pour ce type de transport.

3. Impacts du projet et justification

3.1 Justification du projet retenu

La cohérence et la compatibilité du projet avec les documents de planification sont présentées pages 399 et suivantes. L'étude d'impact explique que le projet vise à répondre à certains objectifs du schéma directeur régional d'Ile-de-France (SDRIF) en permettant d'accompagner la desserte du futur quartier des Groues, en valorisant des équipements attractifs comme le Stade ARENA et en permettant d'accompagner l'offre de transports en commun sur la zone (Eole et Grand Paris Express).

Le dossier souligne également que la carte des orientations du projet d'aménagement et de développement durable (PADD) du plan local d'urbanisme de Nanterre indique que la RD914 et la RN314 sont identifiées comme « *grands axes et voies structurantes/interquartiers à requalifier tout en assurant un meilleur partage de la voirie au profit des transports en commun et des mobilités actives* ».

L'étude d'impact présente une analyse comparative des avantages et inconvénients d'un scénario avec et sans projet ainsi qu'une analyse comparative des différents scénarios d'aménagement du carrefour Arago et du profil (avec et sans rehaussement) de la RN314 au droit du pont Léonard de Vinci. L'autorité environnementale souligne l'intérêt de ces analyses comparatives.

Compte tenu de la sensibilité du secteur d'étude en termes de qualité de l'air et de nuisances sonores, il serait utile de préciser si, dans le cadre d'une réflexion plus large sur la desserte du quartier, des variantes au principe de mise à 2x2 voies (par exemple en

³ PPRMT : plan de prévention des risques liés aux mouvements de terrain

faveur de variantes permettant une réduction du trafic ou le développement de transports en commun) ont été étudiées en vue de réduire les émissions de polluants et d'apaiser les ambiances sonores.

3.2 Les impacts du projet et les mesures proposées par le pétitionnaire

Déplacements

L'analyse des effets sur le trafic routier est particulièrement complexe dans la mesure où de nombreux projets sont en cours ou à venir sur le secteur d'étude. L'autorité environnementale relève, à ce titre, que le projet tertiaire « Ecocampus Seine » (avec 8500 emplois attendus) qui s'implante sur le site des Papeteries à Nanterre est pris en compte en 2030 dans l'étude alors que sa livraison est prévue en 2020. Il conviendrait donc de reprendre les simulations de référence et de projet à l'horizon 2020 en intégrant le trafic généré par ce projet et en particulier les études de carrefours. De même, l'étude d'impact indique (cf. partie sur les effets cumulés) qu'un certain nombre de projets⁴ programmés à proximité du secteur n'auront pas d'impacts cumulés compte tenu du faible trafic généré par chacun d'entre eux. L'autorité environnementale souligne que même si le cumul de chacun de ces projets avec celui de la requalification urbaine de la RN314/RD914 apparaît comme non significatif, la somme de l'ensemble des effets cumulés peut en revanche avoir un impact non négligeable sur le trafic.

En ce qui concerne la modélisation employée, l'autorité environnementale note que les phénomènes de saturation observés actuellement sur les réseaux routiers rendent le calage du modèle délicat, offrant peu de garantie. Le modèle statique peut donc difficilement rendre compte de l'état du trafic à différents horizons d'étude sur le secteur. Pour examiner la répartition du trafic entre l'A14 et le réseau de surface à l'heure de pointe du matin, il conviendrait de comparer les temps de parcours donnés par le modèle pour ces itinéraires dans la mesure où le calage par comptage n'a pas de sens sur un arc saturé. Des éléments d'observations in situ supplémentaires permettraient de mieux connaître les itinéraires en concurrence ainsi que les principales zones émettrices/réceptrices et la composition des flux sur les axes structurants. L'autorité environnementale recommande à ce titre de compléter l'analyse de fonctionnement des carrefours.

L'autorité environnementale recommande par ailleurs de justifier précisément les hypothèses de parts modales employées pour les simulations de génération de trafic et d'expliquer l'impact du projet sur ces hypothèses.

En termes de transport en commun, aucun arrêt de bus n'est prévu le long de la RD914 et de la RN314 (p. 342). Pourtant l'étude d'impact présente l'implantation d'arrêts de bus / pôle bus au droit de la future gare Eole (cf. p170). Cette contradiction mérite d'être clarifiée ainsi que le cas échéant, la compatibilité du projet avec le développement de l'offre de transports par bus qui accompagnera la création de la gare de Nanterre La Folie.

Le projet prévoit la création d'une piste cyclable bidirectionnelle allant de l'extrémité ouest du projet (avenue François Arago) jusqu'au droit de la façade est du stade ARENA (entre le carrefour Aimé Césaire et le pont Léonard de Vinci). La piste cyclable se transforme alors en double sens cyclable empruntant la bretelle Léonard de Vinci transformée en zone 30 de façon à apaiser la circulation. Ce tronçon permettra la connexion au futur itinéraire cyclable prévu dans le schéma cyclable de DeFacto (Etablissement public de gestion du quartier d'affaires de La Défense) pour rejoindre la dalle de La Défense.

Concernant les flux piétons et personnes à mobilité réduite, il serait utile, compte tenu de l'objectif de requalification urbaine, de décrire de façon spécifique les besoins actuels et futurs de ces usagers (qualitativement et quantitativement) afin d'apprécier l'impact du projet dans le partage de la voirie.

⁴ Projets de ZAC des Provinces Françaises, Skyline, Hôtel Citizen M, projet One, les Tours Sisters ainsi que le quartier des Jardins l'Arche et la Tour éponyme

Nuisances sonores

Des simulations de l'environnement acoustique du secteur d'étude ont été réalisées à l'horizon 2040 (situations avec et sans projet). L'étude d'impact indique que les résultats des analyses concluent à une augmentation significative (+ 2 dB(A)) des niveaux sonores en façade de plusieurs bâtiments situés à proximité des voiries.

L'autorité environnementale indique que les résultats de ces analyses gagneraient à être plus clairement présentés au moyen, par exemple, d'une carte des différences de niveaux de façon à appréhender les secteurs concernés par des évolutions. Les effets générés sur l'ambiance sonore de la rue des Bouvets et le boulevard Aimé Césaire nécessiteraient d'être spécifiquement analysés dans la mesure où il est expliqué dans l'étude qu'il s'agit de secteurs d'habitations actuellement fortement impactés par le trafic routier.

L'étude d'impact explique que l'augmentation de l'environnement sonore n'entraîne pas d'obligation réglementaire pour le projet dans la mesure où les abords concernés visent des bâtiments situés en zone d'ambiance sonore préexistante non modérée (seuil de Laeq (6h-22h) de 65dB(A), arrêté du 5 mai 1995). Toutefois, l'autorité environnementale rappelle que l'étude d'impact de la ZAC des Groues considère les nuisances sonores comme un enjeu sensible au droit de la RD 914. En ce sens, il aurait été intéressant que la présente étude d'impact développe les solutions de maîtrise des niveaux sonores, notamment pour les portions de tracé où il n'est pas programmé de constructions pouvant faire écran.

Qualité de l'air

Les effets du projet en termes d'émissions polluantes ont été estimés par comparaison entre la situation dite actuelle (2015), la situation sans projet en 2040 et la situation avec projet en 2040. Les résultats des modélisations réalisées montrent que le boulevard de La Défense et la rue Félix Eboué seront plus émettrices de polluants en situation avec projet qu'en situation sans projet. Le dossier précise que cette augmentation (d'environ 7%) est liée à l'augmentation du trafic de l'ordre de 10 % due à la mise en double sens (par rapport à une situation inchangée en sens unique). A l'inverse, le dossier précise que la qualité de l'air s'améliorera rue des Bouvets du fait de la baisse de trafic. Le dossier souligne que des dépassements de seuils réglementaires pour le dioxyde d'azote et les particules fines PM_{2,5} seront observés quelle que soit la situation (avec ou sans projet).

En termes d'impact sur les populations, l'étude souligne dans le cadre de l'analyse des résultats de l'étude quantitative des risques sanitaires (EQRS) que des risques sanitaires pour la population résidant à proximité directe de la RN 314 et la RD 914 existent, tout en précisant que « *ces risques ne sont pas majoritairement imputables aux émissions de la RN314/RD914 dans la mesure où ils dépendent principalement des niveaux de pollution de fond élevés sur le domaine d'étude* » (cf. p 359).

Paysage

L'étude d'impact présente les différents aménagements (végétaux et urbains) prévus dans le cadre de la requalification urbaine. La réalisation du projet transformera notablement l'environnement paysager du site, en développant une véritable rue urbaine et fonctionnelle, marquée notamment par la présence de cheminements doux. Le dossier souligne également que les aménagements des carrefours permettront d'offrir de nouvelles transversalités avec les quartiers avoisinants. L'autorité environnementale indique que l'étude gagnerait à être complétée de davantage de croquis ou illustrations permettant de rendre compte des évolutions paysagères, de manière à mieux exposer les principes d'insertion recherchés.

Chantier

L'étude expose clairement les différents effets susceptibles d'être générés par les travaux sur l'environnement. Il est précisé qu'une zone logistique pour le stationnement des poids-lourds et véhicules de livraison sera créée au niveau du Boulevard Circulaire sud. Les zones de stockage de matériaux et de matériels seront désignées, quant à elles, préalablement au commencement de chacune des phases opérationnelles du projet. Le dossier précise que les chantiers devront respecter le guide de bonne tenue de chantiers

du département des Hauts-de-Seine ainsi que le cahier des chantiers à faibles nuisances (CCFN) de l'Epadesa.

4. L'analyse du résumé non technique

L'objectif du résumé non technique est de donner à un lecteur non spécialiste une vision synthétique de tous les sujets traités dans l'étude d'impact. Le résumé de la présente étude d'impact répond à cet objectif.

L'autorité environnementale recommande de modifier le résumé pour intégrer, le cas échéant, les modifications qui seraient apportées à l'étude d'impact pour tenir compte des observations formulées dans le présent avis.

5. Information, Consultation et participation du public

L'avis de l'autorité environnementale est également disponible sur le site Internet de la préfecture de région et de la direction régionale et interdépartementale de l'environnement et de l'énergie d'Île-de-France.

Le préfet de région, autorité environnementale

Le Préfet de la Région d'Île-de-France,
Préfet de Paris



Jean-François CARENCO