



PRÉFET DE LA REGION D'ILE-DE-FRANCE

Direction régionale et interdépartementale de  
l'Environnement et de l'Énergie d'Île-de-France

Le **24 JAN. 2014**

Évaluation environnementale des projets

Nos réf : EE-856-13

## **Avis de l'autorité environnementale sur le projet de desserte fluviale du chantier Hermitage à Courbevoie (92)**

### Résumé de l'avis

Le présent avis porte sur le projet de desserte fluviale du chantier Hermitage à Courbevoie dans le département des Hauts-de-Seine et s'inscrit dans la procédure de demande d'autorisation au titre de la loi sur l'eau

Le projet Hermitage, qui a fait l'objet d'une étude d'impact et d'un avis de l'autorité environnementale daté du 06 septembre 2011, prévoit notamment la construction de deux tours de 307 m de hauteur en bordure de Seine à l'entrée du secteur de La Défense. Le présent projet de desserte fluviale du chantier doit durer 7 ans. Sur environ 400 m en aval du pont de Neuilly, il comprend trois postes principaux respectivement destinés au chargement / déchargement, au stationnement et à l'accueil d'une centrale à béton. Les autres projets en cours sur le secteur auraient dû être rappelés.

Les principaux enjeux identifiés concernent le paysage, les circulations, le cadre de vie, les risques, la qualité de l'eau et le milieu naturel. La justification du projet, notamment le choix d'opter pour le transport fluvial, est à souligner du point de vue environnemental.

Les impacts du projet en termes de nuisances, d'hydraulique et de qualité de l'eau sont bien maîtrisés. En revanche, l'autorité environnementale recommande de consolider l'identification des impacts et mesures à envisager en termes d'usages et d'intégration paysagère, notamment à partir des éléments du dossier des tours Hermitage. Enfin, l'intention de restaurer une partie des berges de l'île de Puteaux en compensation des impacts est à souligner, mais doit s'appuyer sur une analyse plus rigoureuse.

Globalement, l'étude d'impact reprend bien les considérations techniques notamment issues des études menées dans le cadre de la loi sur l'eau. En revanche, sans qu'il soit nécessaire de procéder à de nouvelles études, elle pourrait développer une approche qualitative et transversale de l'ensemble des enjeux environnementaux concernés par ces deux projets.

*Avis 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.*

## AVIS

### **1. L'évaluation environnementale**

#### **1.1 Présentation de la réglementation**

Le système européen d'évaluation environnementale des projets est basé sur la directive 2011/92/UE du 13 décembre 2011 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.

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

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

Le projet de desserte fluviale comprend notamment l'aménagement de quais de chargement et de déchargement reliés à la terre, accessibles aux bateaux de plus de 1350 tonnes et l'extraction de sédiments soumise à autorisation au titre de l'article R. 214-1 du code de l'environnement ; il relève donc des rubriques 10° c) et 21° b) « Projets soumis à étude d'impact » du tableau annexé à l'article R.122-2 du code de l'environnement.

#### **1.3. Contexte et description du projet**

Le présent avis porte sur le projet de desserte fluviale du chantier Hermitage à Courbevoie dans le département des Hauts-de-Seine. Il s'inscrit dans le cadre de la demande d'autorisation au titre de la loi sur l'eau déposée par la société Bouygues Bâtiment Île-de-France auprès de la préfecture des Hauts-de-Seine.

Le projet Hermitage a fait l'objet d'une étude d'impact et d'un avis de l'autorité environnementale daté du 06 septembre 2011. Il prévoit la construction de deux tours de 307 mètres de hauteur en bordure de Seine, à l'entrée du secteur de La Défense, au sein du quartier dit « des Saisons ». Il est également prévu la construction de quatre bâtiments de taille plus modeste. Le projet doit accueillir à terme des logements, des bureaux, des chambres d'hôtel, des commerces et des espaces de loisirs. Il fait partie du périmètre de l'Opération d'Intérêt National de La Défense créée par arrêté ministériel. Les permis de construire ont été accordés en mars 2012.

D'autres projets sont également en cours au sein du quartier des Saisons :

- le projet de mise en conformité des voies couvertes de l'Ancre et des Blanchisseurs, qui vise notamment à libérer l'emprise nécessaire au projet Hermitage et a fait l'objet d'un avis de l'autorité environnementale daté du 14 mars 2013 ;
- le projet de tour Alto, qui s'implante à l'ouest du projet Hermitage et a fait l'objet d'un avis de l'autorité environnementale daté du 22 mai 2013.

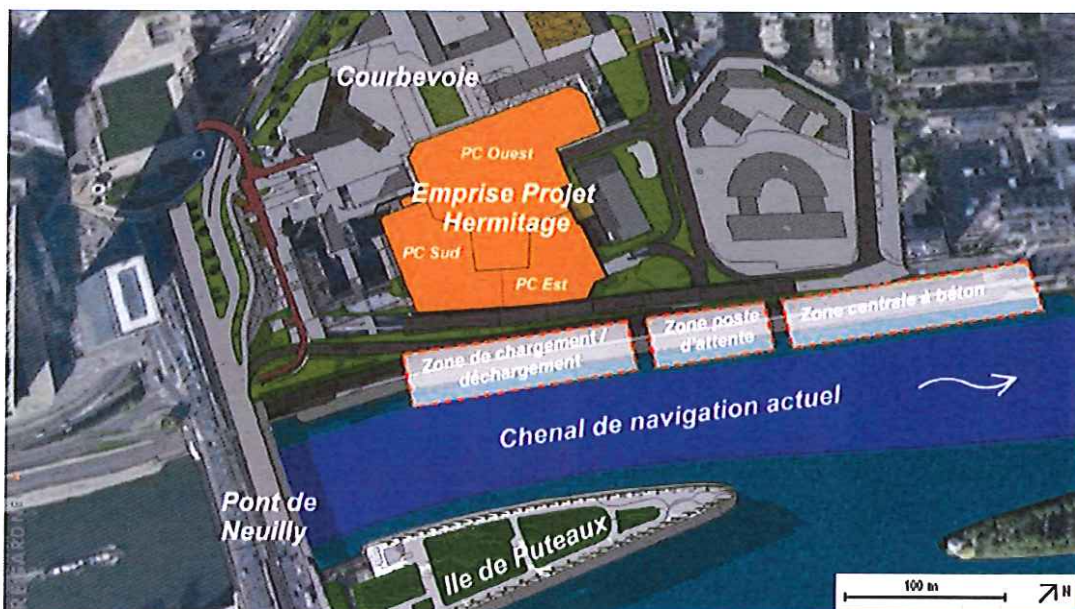
L'existence de ces projets aurait dû être rappelée dans l'étude d'impact.

Par ailleurs, le dossier indique en page 218 que le projet de requalification des berges de Seine à Nanterre a fait l'objet d'avis « favorables » de l'autorité environnementale, datés du 8 mars 2010 et du 22 novembre 2010. Cette affirmation doit être corrigée dans la mesure où les avis de l'autorité environnementale ne sont pas conclusifs et ne se prononcent donc pas en faveur ou en défaveur d'un projet.

Enfin, sous réserve de l'analyse du pétitionnaire, les deux opérations de construction des tours Hermitage et de desserte du chantier, soumises l'une et l'autre à étude d'impact, sont susceptibles de constituer un programme de travaux au sens de l'article L.122-1 du code de l'environnement.

Sans procéder à de nouvelles étude, le pétitionnaire peut extraire de l'étude d'impact des tours Hermitage les éléments utiles à une analyse globale des impacts des deux projets, qui seront menés simultanément.

Le projet de desserte fluviale du projet Hermitage s'implante sur environ 400 m, le long du quai Paul Doumer - RD 7, sur la rive gauche de la Seine en aval du pont de Neuilly. Il comprend trois postes principaux respectivement destinés au chargement / déchargement, au stationnement et à l'accueil d'une centrale à béton. Un linéaire d'environ 115 m le long de l'île de Puteaux est également concerné.



Implantation du projet – Source : Étude d'impact

Le projet doit s'étendre sur 7 ans et comprend les phases suivantes :

- Les travaux de réalisation des installations doivent durer 8 mois et se décomposent eux-mêmes en plusieurs phases de réalisation d'un soutènement rive gauche par un rideau de palplanches<sup>1</sup> de 250 m, dragage<sup>2</sup> rive gauche, réalisation d'un soutènement et dragage côté île de Puteaux pour permettre de déplacer le chenal de navigation, installation des pieux et Ducs d'Albe<sup>3</sup>, montage de l'estacade du quai de chargement / déchargement puis mise en place de la centrale à béton.
- L'exploitation de la desserte fluviale pour le chantier des tours Hermitage doit durer 6 ans et prévoit au total de faire transiter 1,25 millions de tonnes environ, avec un trafic d'un à quatre convois par jour, d'une longueur de 38,5 m (automoteurs type

<sup>1</sup> Pièces métalliques constituant une paroi étanche

<sup>2</sup> Extraction de sédiments

<sup>3</sup> Dispositifs d'amarrage des bateaux

Freycinet) à 101 m (barge et pousseur), auquel il faut ajouter une à cinq péniches par jour pour l'approvisionnement de la centrale à béton. L'exploitation utilisera comme base arrière le port de Gennevilliers situé à 14 km en aval du site.

- La remise en état du site doit durer 3 mois et prévoit notamment le démantèlement des installations et l'arrachage des rideaux de soutènement de telle sorte qu'après les travaux, selon le pétitionnaire, « la nature des berges restera inchangée ».

Les aspects techniques du projet de desserte sont bien décrits des pages 27 à 60.

## **2. L'analyse des enjeux environnementaux**

Les principaux enjeux identifiés concernent le paysage, les circulations, le cadre de vie, les risques, la qualité de l'eau et le milieu naturel.

De nature très technique, l'état initial aurait mérité de développer une approche plus qualitative et transversale des enjeux environnementaux du secteur. Les enjeux liés à l'eau – hydraulique, qualité, composition des berges, etc. – sont bien décrits. En revanche, l'état initial relatif au paysage et au fonctionnement du secteur est trop succinct et aurait pu, a minima, reprendre les éléments des études d'impacts des tours Hermitage.



*Site d'implantation de la desserte fluviale depuis le pont de Neuilly – Source : 2014 Google*

L'état initial proposé développe peu le point de vue paysager au-delà d'une citation du Schéma directeur de la région Île-de-France (SDRIF) en page 123 et du commentaire aux trois photos de la page 99 : « *Le site s'inscrit dans un environnement urbain très important* ». Certes urbain, le paysage de La Défense aurait dû être décrit compte-tenu de ses caractéristiques originales et emblématiques. Le site est notamment visible le long de l'axe historique – dont le pont de Neuilly est une des séquences - qui structure ce paysage et la métropole parisienne. De plus, cet axe croise ici la Seine, autre élément majeur du paysage de Paris et ses alentours. Celle-ci offre une ouverture qui rend d'autant plus visible le site. La composition de cet espace, entre la position centrale du fleuve, les berges et les éléments bâtis, le rend remarquable et aurait dû être étudiée. Par ailleurs, deux sites classés au titre du paysage sont situés à proximité immédiate du site : le parc de Bécon, dominant la Seine à Courbevoie, et le parc Lebaudy sur l'île de Puteaux. Ceux-ci auraient mérité d'être présentés ; seules la servitude d'utilité publique liée au « Temple de l'amour » classé Monument historique est évoquée page 126.

En termes de fonctionnement et de cadre de vie, le secteur est également très particulier et pourtant peu décrit dans l'étude d'impact. La circulation routière quai Paul Doumer, alors qu'elle est a priori susceptible d'être impactée par le projet, n'est pas étudiée. Les usages des piétons - entre la dalle des Saisons, les berges, la passerelle surplombant le quai (passerelle Lacaud), etc. – ne le sont pas non plus. De la même façon, les immeubles

voisins et les riverains directement concernés ne sont pas présentés. Ces éléments qui concernent le fonctionnement du secteur au-delà du fleuve sont susceptibles d'être directement impactés par la desserte fluviale et le chantier de grande ampleur des tours Hermitage.

Le dossier présente un état initial du bruit et de la qualité de l'air des pages 64 à 67. Concernant cette dernière, l'étude reprend les mesures de la station Airparif de La Défense et indique que les axes routiers – et non l'industrie très peu présente – sont la source de pollution principale. Il serait intéressant qu'apparaisse plus précisément l'impact des nombreux chantiers déjà en cours sur le secteur. Concernant le bruit, le dossier reprend les mesures notamment utilisées dans le dossier de demande de permis de construire des tours Hermitage, ce qui est apprécié. La circulation routière est également identifiée comme la principale cause d'une situation dégradée, notamment sur les quais et la passerelle Lacaud, de jour comme de nuit.

Concernant les risques, une canalisation de gaz longe le quai Paul Doumer, comme l'indique le dossier en page 138. Par ailleurs, le dossier recense bien les Installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE) présentes autour du site. Ce dernier est également concerné par le risque inondation, se situant dans la zone A – la plus sensible – dite « à forts aléas et à préserver pour la capacité de stockage de la crue » selon le Plan de prévention du risque inondation de la Seine dans le département des Hauts-de-Seine (PPRI), approuvé par arrêté préfectoral du 9 janvier 2004. Le quai Paul Doumer est également considéré comme une marge de recul, à savoir une zone de grand écoulement, dans laquelle le débit d'eau en cas de crue peut être important. Le dossier présente bien ces éléments en page 78, décrit le perré en pages 25-26 et propose une étude hydraulique des pages 74 à 76, ce qui est apprécié.

La qualité de l'eau est également bien étudiée, et présentée dans l'état initial des pages 81 à 96. Elle s'appuie notamment sur des analyses réalisées entre 2010 et 2013 au droit du site, ce qui est à souligner. Celles-ci concluent à une absence de contamination des eaux souterraines. En revanche, les eaux superficielles sont de mauvaise qualité chimique et biologique. Par ailleurs, le dossier mentionne les périmètres de protection des captages d'eau de Neuilly-sur-Seine. Redéfinis par arrêté préfectoral en 2009, ceux-ci ne seront pas concernés par le projet. En revanche, l'état initial aurait pu mentionner les prescriptions relatives à la prise d'eau de Suresnes, située à 2,4 km en amont du site et qui alimente l'usine de production d'eau potable du Mont Valérien. En effet, l'autorité environnementale précise que cette prise d'eau a fait l'objet d'un arrêté inter-préfectoral du 17 juillet 2012 portant déclaration d'utilité publique des périmètres de protection et des installations et imposant notamment des dispositions concernant la circulation des bateaux et du public.

Enfin, un état initial du milieu naturel du fleuve et de ses berges est proposé des pages 99 à 122. Le milieu est certes très anthropisé et présente des habitats très peu diversifiés. Cependant, le site appartient au corridor écologique majeur que représente la Seine. L'autorité environnementale précise que le schéma environnemental des berges et des voies navigable, annexé au Schéma régional de cohérence écologique (SRCE) adopté le 21 octobre 2013, indique une opportunité de renaturation ou de valorisation très faible sur le site. Le dossier mentionne des relevés faunistique et floristique mais la méthodologie aurait mérité d'être détaillée pour permettre d'évaluer précisément les résultats et les enjeux. Si les berges sont constituées d'un perré béton, quelques points positifs sont toutefois à noter, notamment une zone d'eau peu profonde et la présence de blocs rocheux et d'herbiers, favorables à la biodiversité aquatique.

### **3. L'analyse des impacts environnementaux**

#### **3.1 Justification du projet retenu**

Le dossier propose, des pages 206 à 216, une présentation pertinente des raisons du projet. Celle-ci se décline en trois temps : la justification du transport fluvial, la prise en compte des différentes contraintes et le choix d'une mesure phare. Cette démarche est à souligner. L'analyse aurait toutefois pu être étoffée.

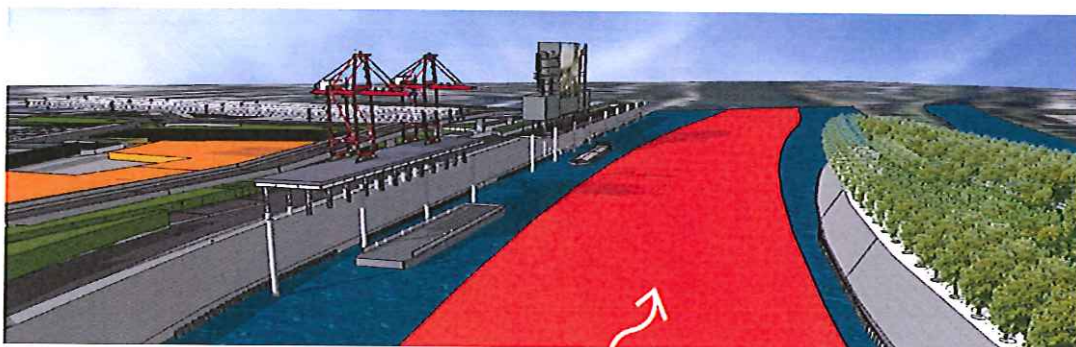
Le choix du transport fluvial est d'abord justifié par les fortes contraintes qui pèsent sur la circulation routière au sein du secteur de la Défense et l'opportunité que représente la proximité du port de Gennevilliers. De plus, selon le dossier, le transport fluvial rejette 2,5 à 3,7 fois moins de CO<sub>2</sub> par tonne transportée, tout en étant économiquement plus compétitif. Il aurait été intéressant que les hypothèses et calculs aboutissant à ces résultats soient également présentés. Par ailleurs, le SDRIF<sup>4</sup> indique que les grands sites portuaires d'Île-de-France, dont le port de Gennevilliers – plus importante plate-forme multimodale d'Île-de-France en superficie comme en activités – doivent être préservés, consolidés et développés. La démarche du pétitionnaire s'inscrit donc dans le sens d'une volonté forte de développement du transport fluvial. A ce titre, il aurait été intéressant que le dossier évoque les autres projets de construction prévus sur le secteur et étudie les possibilités de mutualisation de cette desserte.

Le pétitionnaire présente ensuite des contraintes qui ont guidé la conception même des installations, ce qui est également à souligner en termes de démarche. Celles-ci concernent notamment la présence d'ouvrages de la Société urbaine de climatisation, le chenal de navigation et le dimensionnement des postes. Le pétitionnaire indique également le choix de « remise en état du site » et donc du retrait des palplanches. En revanche, la possibilité de végétaliser les berges a été écartée en raison – selon le dossier – de l'emprise disponible, des usages et du batillage<sup>5</sup> important. Ces derniers points auraient mérité d'être développés.

Enfin, le dossier justifie le choix de la mesure phare qui doit compenser les incidences du projet. L'étude de plusieurs variantes est à souligner. Le présent avis analyse par la suite cette mesure.

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

Les impacts du projet en termes de nuisances, d'hydraulique et de qualité de l'eau sont bien maîtrisés. En revanche, de la même façon que pour l'état initial, l'étude manque d'une approche plus qualitative des impacts sur le secteur et ne permet pas d'appréhender les effets cumulés. Le dossier tend à se limiter aux incidences sur la Seine et à l'impact des installations fluviales au sens le plus restreint, alors qu'il aurait dû faire le lien entre ce projet et la construction des tours Hermitage.



Modélisation des installations – Source : étude d'impact

L'absence d'état initial rend évidemment difficile l'étude des impacts paysagers du projet dans sa globalité. Le dossier indique notamment, en page 191 : « Pendant la durée des travaux et la phase d'exploitation de la desserte fluviale, le site aura un aspect de chantier et son paysage sera donc modifié. Le paysage de la Seine sera marqué par les quais de chargement et déchargement. Cependant, ce contexte paysager urbain est déjà très présent au niveau de la zone d'étude ». Ces considérations ne sont accompagnées que de modélisations du phasage des travaux dont est extraite l'image ci-dessus ; elles doivent être approfondies par une analyse ou des comparaisons illustrées. Cette séquence remarquable de l'axe historique et la visibilité offerte sur le site par l'ouverture que

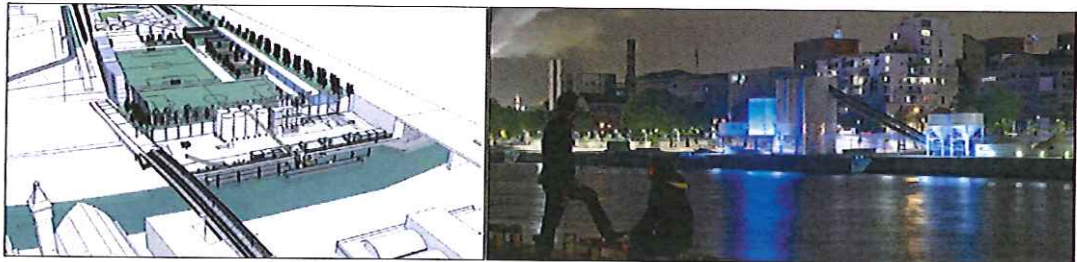
<sup>4</sup> Définitivement adopté le 27 décembre 2013

<sup>5</sup> Remous provoqués par le sillage des bateaux et qui cause la dégradation des berges

représente la Seine, auraient en effet mérité de prolonger la réflexion en termes d'impacts paysagers menée au sujet des tours Hermitage. La durée de 7 ans durant laquelle le projet va impacter le paysage est importante et justifie un investissement en termes d'intégration paysagère.

De la même façon, l'état initial ne permet pas d'évaluer les impacts du projet en termes d'usages, notamment sur les circulations piétonnes et routières, sur le cadre de vie des riverains et salariés, etc. Une façon d'y remédier consisterait simplement à reprendre et à prolonger les études menées en termes d'impacts temporaires du chantier des tours Hermitage.

L'autorité environnementale recommande au pétitionnaire d'extraire utilement les études sur le paysage et le fonctionnement urbain de l'étude d'impact des tours Hermitage, pour compléter son analyse de l'impact global de ces deux projets.



*Exemple de travaux menés sur les usages et l'intégration paysagère des installations portuaires  
Sources : Conseil général de la Seine-Saint-Denis, Ports de Paris*

Par ailleurs, le dossier présente bien les caractéristiques de l'implantation de la centrale à béton. Le pétitionnaire indique que la centrale ne comprend ni prélèvement ni rejet dans le milieu aquatique ; elle sera reliée au réseau existant. A ce sujet, l'autorité environnementale précise qu'une demande d'enregistrement au titre de la réglementation applicable aux Installations classées pour la protection de l'environnement a été déposée en préfecture des Hauts-de-Seine le 12 juin 2013 et que l'instruction est toujours en attente des compléments demandés par courrier du 25 juin 2013. Cette procédure d'enregistrement, qui consiste à démontrer que la centrale respecte les dispositions relatives aux rubriques visées par l'article R. 511-9 du code de l'environnement, est pourtant nécessaire à l'exploitation de la centrale. Au sujet de la canalisation de gaz, l'autorité environnementale recommande de se rapprocher de la société exploitante pour s'assurer notamment de l'absence de risques d'endommagement lors de travaux. De plus, contrairement à ce qui est indiqué en page 138, le projet Hermitage est situé au droit de la canalisation et doit faire l'objet d'une analyse de la compatibilité des risques selon les dispositions de l'article R. 555-30 du code de l'environnement.

En ce qui concerne les nuisances engendrées par le projet, les principaux impacts et mesures sont bien mentionnés. Le pétitionnaire rappelle à juste titre la limitation de l'impact sur la qualité de l'air que représente le choix du transport fluvial. L'autorité environnementale souligne à nouveau cette démarche qui s'inscrit fortement dans la nécessité de réduire la pollution en région parisienne. De plus, le dossier indique bien les dispositifs permettant de limiter l'impact de la centrale à béton - systèmes de filtres, de clapets, etc. - et le suivi qui prévoit un arrêt immédiat de l'exploitation en cas de défaillance de ces dispositifs ; ceci est apprécié. Au sujet des nuisances sonores, le dossier indique également que des dispositifs de protection viseront également à réduire au maximum l'impact de la centrale. Par ailleurs, des prescriptions concernant les pratiques et le matériel seront imposées aux entreprises. Toutefois, le pétitionnaire aurait pu développer une évaluation plus précise des impacts sur l'environnement sonore, sur la base notamment de la campagne présentée dans l'état initial.

Les impacts du projet en matière d'hydraulique, concernant notamment le risque inondation et le niveau des eaux, sont quant à eux bien maîtrisés. Ceux-ci sont présentés des pages 153 à 172. Le projet respecte bien les prescriptions réglementaires du PPRI. Le plancher fonctionnel de la centrale à béton n'est cependant pas indiqué, il convient de

s'assurer qu'il est bien situé au niveau 30,35 m NGF<sup>6</sup> de la cote casier. Le traitement des eaux de ruissellement avant rejet est également à souligner.

De même, les incidences sur la qualité de l'eau sont traitées de façon pertinente par le pétitionnaire des pages 173 à 177. Celui-ci indique notamment que les sédiments extraits dans le cadre des dragages feront l'objet d'analyses permettant de les éliminer selon les filières appropriées. De plus, il est expliqué que ces dragages sont susceptibles d'augmenter le taux de matière en suspension et par là-même dégrader le milieu aquatique. En ce sens, des précautions seront prises et régulièrement suivies par des mesures dans le cadre de la procédure loi sur l'eau ; ceci est à souligner. Le dossier évoque « d'autres prescriptions (...) imposées aux entreprises travaillant sur le site », bien décrites. Elles concernent la centrale à béton, le déchargement des matériaux, leur stockage, etc. Considéré comme faible, l'impact du projet sur la qualité de l'eau n'est pas nul mais semble bien maîtrisé. En revanche, le dossier écarte les éventuelles incidences sur la prise d'eau de Suresnes en indiquant simplement que celle-ci se fait en eau très profonde et en amont du projet. Cette évaluation aurait mérité d'être étayée en s'appuyant notamment sur un état initial plus précis.

En ce qui concerne le milieu naturel, le dossier indique bien que « *le projet présente un impact négatif sur l'eau et le milieu aquatique, notamment lié aux dragages et à la mise en œuvre du rideau de palplanches* » (page 197) et propose en tant que mesure compensatoire de restaurer sur 400 m les berges sur la partie aval de l'île de Puteaux. L'autorité environnementale souligne cette intention et, sans la remettre en cause, recommande d'étudier plus rigoureusement l'état du site à l'issue du projet et les modalités de mise en œuvre de la mesure compensatoire. En effet, l'étude d'impact peut tout d'abord laisser croire que, du fait de la « remise en état » prévue, la desserte n'a pas d'impact sur son site d'implantation. Pourtant, il faut rappeler que le rideau de palplanche présente une berge uniforme et lisse et que le dragage détruit la zone peu profonde en berge ; cette situation nuira aux habitats et à la présence d'herbier. Après 6 ans d'exploitation, bien que les palplanches soient retirées, cette situation ne reviendra pas nécessairement à la normale. L'augmentation du trafic fluvial a également des impacts sur l'ensemble du corridor écologique, dus au batillage. Des précisions sont ensuite à apporter au sujet de la mesure phare proposée pour compenser les incidences du projet. Il s'agirait notamment d'évaluer son impact effectif pour le milieu aquatique au regard des espèces invasives ou de soulever le problème d'ombrage dû aux péniches d'habitation. Le pétitionnaire peut également s'inspirer de bonnes pratiques d'aménagements écologiques, comme ceux réalisés pour le port de Bonneuil-sur-Marne par exemple. Il indique d'ores et déjà avoir passé une convention avec une association spécialisée pour ces aménagements écologiques.

Enfin, l'autorité environnementale dispose de trop peu d'éléments, dans l'étude d'impact, au sujet des chantiers voisins, du chantier des tours Hermitage dans son ensemble et de l'articulation de la desserte fluviale avec le site d'implantation des tours pour évaluer les impacts du projet sur le fonctionnement du quartier des Saisons.

#### **4. L'analyse du résumé non technique**

Le résumé non technique a pour objectif de donner à un lecteur non spécialiste une vision synthétique de tous les sujets traités dans l'étude d'impact. A ce titre, le dossier propose une synthèse de l'étude d'impact des pages 231 à 260, qui reprend bien l'ensemble des items du dossier. Bien dimensionnée, celle-ci aurait toutefois mérité d'être davantage illustrée.

---

<sup>6</sup> Nivellement général de la France



## **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 DAUBIGNY**