



PRÉFET DE LA REGION D'ILE-DE-FRANCE

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

Le **19 DEC. 2013**

Évaluation environnementale des projets

Nos réf : EE-836-13

## **Avis de l'autorité environnementale sur le projet de ZAC Seguin – Rives de Seine à Boulogne-Billancourt (92)**

### Résumé de l'avis

Le présent avis porte sur le projet de réalisation de la ZAC Seguin – Rives de Seine à Boulogne-Billancourt dans le département des Hauts-de-Seine. L'étude d'impact a été actualisée et des compléments ont été apportés concernant la troisième phase d'aménagement des voiries.

Le projet de mobilité vise notamment à contraindre la circulation automobile, à s'appuyer sur des projets de transport en commun structurant (pôle du Pont de Sèvre, tramway T2, traversée d'un moyen de transport en commun en site propre, etc.) et à offrir une trame dense et confortable aux piétons et cyclistes. Quant au réseau de gestion des eaux, il prévoit notamment la séparation des eaux claires, des eaux de voiries et des eaux usées, ainsi qu'une intégration de la gestion des eaux claires à la conception des espaces publics et paysagers. Ces orientations témoignent de la prise en compte de l'environnement dans l'élaboration du projet.

L'ensemble des thématiques environnementales est appréhendé dans l'étude d'impact mais certaines doivent être approfondies, notamment au regard de l'avancement actuel des nombreux projets sur le secteur. Les principaux enjeux environnementaux identifiés concernent la qualité des sols, l'hydrologie, la trame naturelle, paysagère et les déplacements.

Les impacts du projet en termes de gestion des eaux et du risque inondation sont bien maîtrisés. Concernant les déplacements, les mesures en faveur de la qualité du cadre de vie urbain sont bien développées, mais les hypothèses de circulation et les projets en cours doivent être détaillés pour pouvoir évaluer plus précisément l'impact de ce projet devant accueillir 13 000 nouveaux habitants et 10 000 emplois pour le seul secteur du Trapèze.

Au-delà, l'autorité environnementale recommande de mener une véritable actualisation de l'étude d'impact à l'échelle de la ZAC, globale, transversale et qui prenne notamment mieux en compte l'état d'avancement actuel des projets, notamment sur l'île Seguin.

*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.

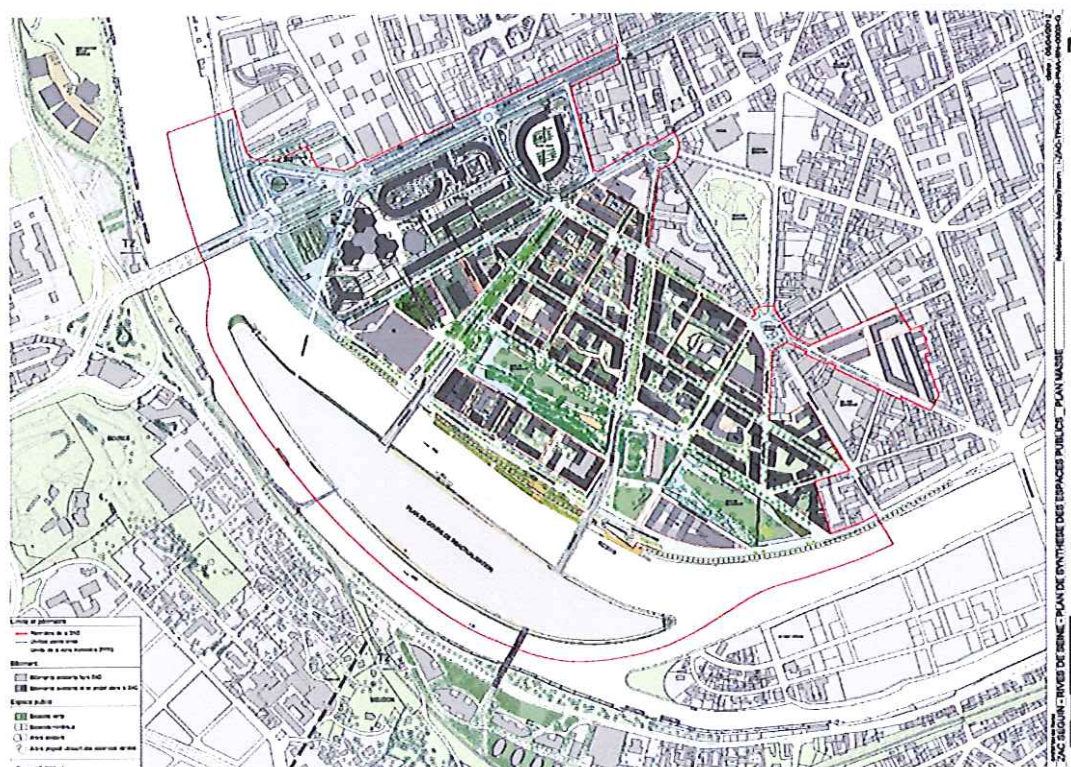
Le projet de Zone d'Aménagement Concerté (ZAC) est situé sur le territoire d'une commune dotée d'un Plan Local d'Urbanisme (PLU) n'ayant pas fait l'objet d'une évaluation environnementale et couvre une superficie supérieure à 10 hectares ; il relève donc de la rubrique 33° « Projets soumis à étude d'impact » 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 réalisation de la ZAC Seguin – Rives de Seine à Boulogne-Billancourt dans le département des Hauts-de-Seine. L'étude d'impact, dont plusieurs versions s'échelonnent de 2004 à 2008, a été actualisée et des compléments ont été apportés concernant notamment la troisième phase d'aménagement des voiries.

La ZAC Seguin – Rives de Seine est intégrée au PLU de la ville de Boulogne-Billancourt, approuvé le 8 avril 2004 et dont une révision générale, prescrite le 9 juillet 2009, est en cours. L'autorité environnementale indique également que la ZAC est intégrée au Contrat de Développement Territorial (CDT) Grand Paris Seine Ouest signé le 14 novembre 2013. Le projet s'étend sur une superficie d'environ 74 hectares sur les emprises libérées par les usines Renault en 1989. Le périmètre de la ZAC comprend l'île Seguin, le quartier du pont de Sèvres et le quartier dit du « Trapèze » sur la rive droite. Les travaux de déconstruction et de dépollution du site du Trapèze ont été menés entre 2004 et 2010 et sa partie ouest est aujourd'hui livrée. Ce quartier doit accueillir à terme 13 000 nouveaux habitants et 10 000 emplois. Il comprend le parc Billancourt qui structure le quartier d'est en ouest, également livré pour moitié. Il faut de plus noter l'arrivée du Grand Paris Express au pont de Sèvres prévue à l'horizon 2020. L'articulation des projets et des différentes temporalités représente en elle-même un enjeu délicat pour le secteur, auquel l'autorité environnementale est particulièrement attentive.

A ce titre, l'étude d'impact aurait méritée d'être également mise à jour concernant le secteur de l'île Seguin, par ailleurs intégré à l'aire d'étude présentée page 9 par le pétitionnaire. L'autorité environnementale précise que des projets ont connu des avancées opérationnelles sur cette partie de la ZAC : le permis de construire du R4, pôle des arts plastiques et visuels en pointe amont, a été délivré le 24 juillet 2013 et le projet de Cité Musicale, porté par le Conseil général des Hauts-de-Seine en pointe aval, est connu et a fait l'objet d'un avis de l'autorité environnementale daté du 7 novembre 2013. De plus, en décembre 2012, trois scénarios d'occupation du sol et de hauteur pour l'île ont été soumis au vote des boulonnais et un programme comprenant une seule tour a été retenu. Afin de permettre ce nouveau projet, la commune a initié début 2013 une procédure de déclaration de projet adoptée le 4 juillet 2013. La prise en compte du programme complet projeté pour la ZAC Seguin – Rives de Seine est désormais nécessaire pour permettre d'apprécier de façon plus pertinente certains enjeux environnementaux, tels que les déplacements et le paysage par exemple.



Plan masse de la ZAC Seguin Rives de Seine – Source : Étude d'impact

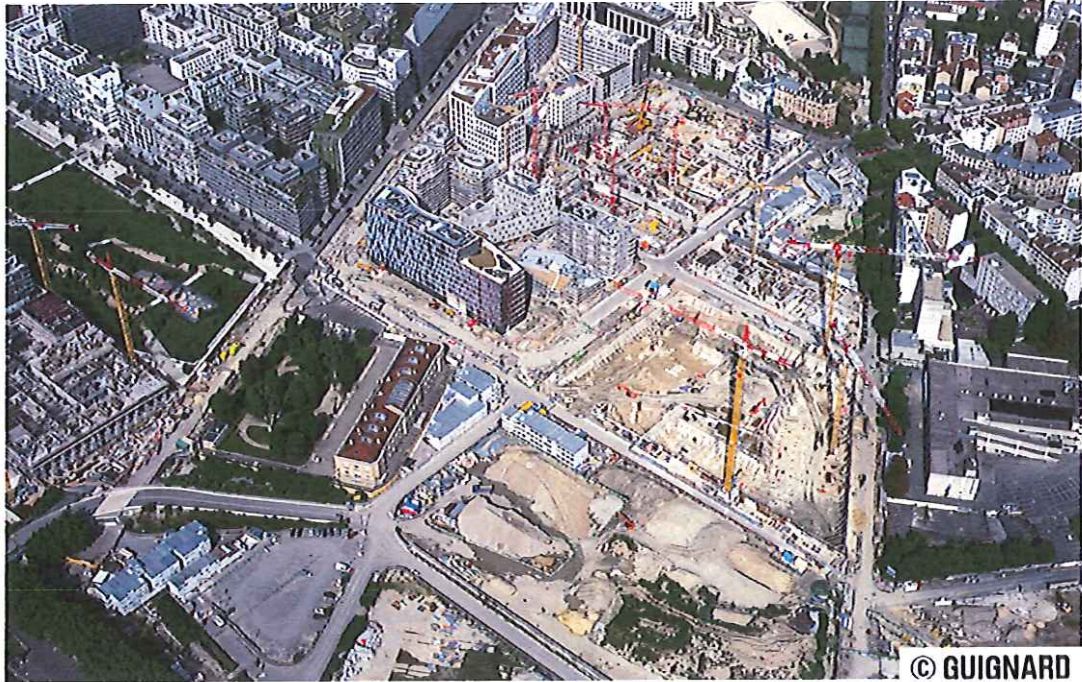
Les compléments apportés par le dossier concernent majoritairement l'aménagement des voiries sur la partie est du Trapèze. Les emprises concernées sont cartographiées en page 5 de l'étude d'impact. L'aménagement de chaque voirie est présenté pages 120 à 126 et leur conception technique pages 133 à 146, ce qui est apprécié. Le pétitionnaire indique (page 120) s'inscrire dans un cadre global en termes de végétal, de paysage, d'espace public et d'éclairage. Ces orientations-cadres auraient mérité d'être décrites de façon plus détaillée.

Enfin, le fonctionnement des réseaux de déplacement et d'assainissement est cartographié pages 126 à 132. Le projet de mobilité vise notamment à contraindre la circulation automobile, à s'appuyer sur des projets de transport en commun structurants (pôle du Pont de Sèvre, tramway T2, traversée d'un moyen de transport en commun en site propre, etc.) et à offrir une trame dense et confortable aux piétons et cyclistes. Quant au réseau de gestion des eaux, il prévoit notamment la séparation des eaux pluviales dites claires, des eaux de voiries et des eaux usées, ainsi qu'une intégration de la gestion des eaux claires à la conception des espaces publics et paysagers.

## 2. L'analyse des enjeux environnementaux

L'ensemble des thématiques environnementales est appréhendé dans l'étude d'impact mais certaines doivent être approfondies, notamment au regard de l'avancement des nombreux projets en cours sur le secteur. L'état de réalisation du projet pour le quartier du Trapèze rend d'autant plus difficile l'exercice de réalisation d'un état initial de l'environnement pertinent. Le dossier aurait pu être plus précis si certaines données avaient notamment été actualisées.

Les principaux enjeux identifiés concernent la qualité des sols, l'hydrologie, la trame naturelle, paysagère et les déplacements.



Quartier du Trapèze Est en cours de réalisation – Source : ileseguin-rivesdeselne.fr

### *La qualité des sols et l'hydrologie*

Le dossier rappelle bien, pages 15 à 18, l'histoire de la qualité des sols sur le secteur, depuis l'implantation des usines Renault dans les années 1930 jusqu'à l'obtention des procès-verbaux de recollement en 2010, en passant par les phases de diagnostic et de réhabilitation. Ceci est apprécié. En revanche, les sites du Trapèze et de l'Île Seguin ont été réhabilités pour des usages précis ; des restrictions s'appliquent donc et celles-ci auraient dû être rappelées. A ce titre, l'autorité environnementale renvoie aux objectifs fixés par les arrêtés préfectoraux du 18 octobre 2006<sup>1</sup>. Pour le Trapèze Est, ceux-ci autorisent notamment les aménagements paysagers et les voiries. Pour la bonne information du public, les niveaux de pollution résiduelle (concentration dans les sols en fond de fouilles) auraient également mérité d'être rappelés.

De la même façon, page 19, la pollution résiduelle des eaux souterraines, mesurée sur les piézomètres avant l'arrêt de la surveillance de la qualité des eaux souterraines, aurait mérité d'être rappelée. Le dossier indique que les nappes superficielles sont vulnérables aux pollutions de surface, donc des eaux de voirie. L'étude d'impact décrit ensuite la qualité physico-chimique de la Seine et à ce sujet, l'autorité environnementale indique que la grille de lecture SEQ-eau (Système d'Évaluation de la Qualité des cours d'eau), utilisée par le dossier, est devenue caduque depuis la parution du Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion de l'Eau Seine-Normandie (SDAGE) 2010-2015, qui

<sup>1</sup>Arrêtés DATEDE n° 2006-142 et 2006-144

reprend les critères et objectifs définis par la Directive Cadre sur l'Eau européenne. Enfin, concernant les captages d'alimentation en eau potable, le dossier mentionne une absence de données sur les périmètres de protection de la prise d'eau en Seine de Suresnes. L'autorité environnementale indique que c'est aujourd'hui inexact puisque l'arrêté préfectoral n° 2012-128 du 17 juillet 2012 porte Déclaration d'Utilité Publique (DUP) des périmètres de protection de cette prise d'eau et des installations (station de pompage, usine du Mont Valérien et conduites d'amenée d'eau brute). Toutefois, les périmètres de la DUP s'arrêtent au Pont de Sèvres et ne concernent pas les rives de Seine jouxtant immédiatement le Trapèze.

Par ailleurs, comme le rappelle le dossier, pages 22 à 24, la majeure partie du projet est située en zone inondable selon le Plan de Prévention du Risque Inondation de la Seine dans le département des Hauts-de-Seine (PPRI). L'ensemble des prescriptions est bien rappelé pour chaque zonage concerné. Le PPRI doit également être considéré au titre des servitudes d'utilité publiques présentées page 57.

### *La nature et le paysage*

La description des berges de Seine aurait quant à elle mérité d'être plus détaillée, notamment pour les enjeux naturels et paysagers qu'elles peuvent représenter. Considérant à ce titre le rôle structurant du fleuve et de ses rives, l'autorité environnementale indique tout d'abord le projet d'aménagement « Vallée rive gauche », porté par le Conseil général sur la rive opposée et prévu à l'horizon 2016. Le Schéma Régional de Cohérence Écologique (SRCE), définitivement adopté le 21 octobre 2013, aurait également dû être évoqué par le dossier. Le parc Billancourt y est notamment identifié pour son intérêt en milieu urbain. Un schéma trame verte et bleue, conforme au SRCE et permettant d'identifier à une échelle plus fine les continuités, est en cours de réalisation par la Communauté d'agglomération GPSO. Enfin, le diagnostic faune-flore réalisé en 2000 et 2003 que propose le dossier n'est plus pertinent pour les zones actuellement en chantier et ne permet pas de décrire les nouvelles fonctionnalités écologiques, dans la mesure où il a notamment été réalisé avant la destruction des bâtiments industriels sur l'île Seguin.

L'aspect paysager est quant à lui développé de façon trop succincte et générale, pages 100 à 102. Il aurait notamment dû s'appuyer sur une analyse plus détaillée du grand paysage, des orientations de la ZAC, de la trame bâtie globale, des réalisations effectuées sur la partie ouest du Trapèze, du parc Billancourt, des berges, des accès depuis les moyens de transport, etc. Concernant par exemple la partie déjà livrée du Trapèze, avec laquelle la connexion du projet représente un enjeu essentiel, les quatre vues et le bref commentaire proposé page 102 ne permettent pas d'appréhender la trame paysagère dans laquelle les nouvelles voies devront s'insérer.

### *Les déplacements*

Enfin en ce qui concerne les déplacements, le dossier propose un bon état initial des pages 76 à 82, mais les données sont souvent trop datées et méritent d'être précisées. Au sujet de la circulation routière, le site est à proximité de grands axes de transit franciliens : autoroute A13, RN 118 et boulevard Périphérique. La desserte immédiate du Trapèze est assurée par la RD 1 le long de la rive droite et par la RD 910 en continuité du pont de Sèvres. Du fait notamment de leur connexion aux grands axes, ces deux voies absorbent un important trafic de transit, avec des situations de saturation aux heures de pointe et des dysfonctionnements qui concernent donc directement le Trapèze, tel qu'au niveau du carrefour entre la RD 1 et la RD 910. Par ailleurs, le stationnement se répartit actuellement entre les places de surface le long des voies et des parcs souterrains qui sont tous congestionnés.

La desserte en transport en commun est quant à elle, pour majeure partie, structurée autour du pôle multimodal du Pont de Sèvres, notamment terminus de la ligne de métro 9 desservant Paris. Une gare routière y est attachée, desservie par de nombreuses lignes de bus, mais difficilement accessible de par sa localisation au sein de l'échangeur du Pont de

Sèvre. Un focus sur l'état d'avancement du projet pour ce dernier (présenté pages 153 à 157 dans sa version de 2004) aurait ainsi été apprécié. La desserte a également été renforcée par le passage du tramway T2 rive gauche ; mais le projet de connexion via l'île Seguin aurait également mérité d'être décrit. Le dossier indique par ailleurs que le projet de transport en commun en site propre traversant le Trapèze est toujours à l'étude. Enfin, l'étude d'impact indique page 81 qu'un projet de rocade automatique et un projet « Arc Express » sont à l'étude. L'autorité environnementale précise que ceux-ci ont été fusionnés en un nouveau projet, présenté par le Premier Ministre le 6 mars 2013, de modernisation des transports existants et d'un nouveau métro automatique, nommé Grand Paris Express. A ce titre, la carte présentée page 83, datant de 2011, doit être actualisée. Le dossier aurait également mérité de mentionner que la nouvelle gare du Pont de Sèvres sera très complexe à réaliser - notamment pour des questions hydrogéologiques, de risque inondation, de déviation des réseaux, de voirie provisoire, etc. - ce qui est susceptible d'impacter de façon importante le secteur du Trapèze.

Par ailleurs, ce secteur anciennement industriel est peu adapté aux circulations douces : aucun aménagement sécurisé n'est recensé par le dossier au niveau des principales voies d'accès que sont la RD 1 et la RD 910. L'étude indique également qu'aucune liaison piétonne ou cyclable n'est développée sur l'île Seguin. La question se pose également de savoir où en est aujourd'hui l'avancement de ces différents projets. Enfin, le pétitionnaire évoque page 84 le projet Voguéo. L'autorité environnementale indique que ce projet de transport fluvial de personnes de Vitry à Suresnes n'a pu se concrétiser et a été suspendu en 2012. Toutefois, il reste intéressant que l'étude d'impact garde en tant que donnée entrante la possibilité, sous d'autres formes, de développer ce type de transport.

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

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

Le projet présente un compte-rendu, intéressant en tant que présentation d'une démarche, de l'évolution du projet d'aménagement du secteur Seguin – Rives de Seine, pages 107 à 116, depuis le départ des usines Renault. Une consultation d'architectes aboutissait notamment à la définition, par le Syndicat Mixte du Val-de-Seine, d'un plan-programme en 1998. Celui-ci a ensuite été décliné au début des années 2000 en de nouvelles consultations pour chacun des trois secteurs. A partir de cette étape, le dossier a cessé de rendre compte de la démarche d'évolution du projet pour l'île Seguin, ce qui est regretté. Concernant les secteurs du Trapèze et du pont de Sèvres, la justification du choix retenu parmi les trois propositions est bien présentée. Une remarque est cependant à formuler concernant l'organisation du dossier : les variantes sont présentées pages 107 à 116 mais la justification du choix ne l'est qu'à partir de la page 147, ce qui est peu pertinent du point de vue de la compréhension. Le choix pour le Trapèze a ainsi été orienté par des considérations sur l'armature globale des espaces publics et de la végétation, leur générosité ou encore la conception du réseau de circulation, ce qui est apprécié. La justification du projet pour l'ensemble de la ZAC, pages 150 à 153, mérite quant à elle d'être précisée.

Le dossier manque souvent de précisions pour les opérations portant au-delà des seules emprises visées par la troisième phase d'aménagement des voiries. S'il se concentre sur cette troisième phase, il n'approfondit pas pour autant les raisons qui ont justifié de s'arrêter à ce projet de réseau, de dessin des voiries, d'emplacement et de chevauchement des différents usages, de conception des espaces publics, etc. Cette justification plus fine, qui montre comment les orientations décidées à l'échelle de la ZAC peuvent être traduites concrètement de la meilleure des façons possibles, aurait également mérité d'être développée.

Enfin, la description des choix énergétiques, pages 163 à 170 est appréciée. A ce sujet, le Schéma Régional Climat Air Énergie (SRCAE), définitivement adopté le 14 novembre

2012, aurait pu être cité ; d'autant que l'opération de développement du réseau de chaleur urbain répond pleinement à ses orientations.

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

Le présent avis a montré que le dossier devait être actualisé, notamment en ce qui concerne les nombreux projets sur le secteur, pour que l'analyse des enjeux environnementaux soit plus pertinente. Cette remarque est d'autant plus vraie concernant l'évaluation des impacts. Une bonne connaissance de l'ensemble du projet de ZAC, dans son état d'avancement actuel, est une condition nécessaire à cette évaluation. Ainsi, la suite de l'avis se limite aux impacts sur l'hydrologie et les déplacements, plus directement concernés par le projet d'aménagement des voiries. L'autorité environnementale recommande de mener une véritable actualisation globale de l'étude des impacts environnementaux à l'échelle de la ZAC, qui prenne en compte l'état d'avancement actuel des projets.

#### *Impacts sur l'hydrologie*

La thématique du ruissellement urbain est bien traitée et intégrée au projet. Le parc de Billancourt, agrémenté de puits d'infiltration et de systèmes de surverse en Seine, est le composant principal de la gestion des eaux pluviales. Les eaux pluviales seront également stockées pour l'arrosage des plantes du parc. A cela s'ajoutent des toitures végétalisées qui viendront en appui des noues végétales pour stocker les eaux. Ces points ont été soulignés lors de l'obtention du label « écoquartier » pour le Trapèze, attribué le 9 septembre 2013 par le ministère de l'Égalité des Territoires et du Logement. L'autorité environnementale souligne également que l'articulation du projet avec chacune des grandes orientations du SDAGE a été évaluée. Les techniques de recueil des eaux de ruissellement et d'inondation, la séparation des eaux claires et de voiries, la création de zones d'extension des crues ou encore de surfaces minimum de pleine terre en cœur d'îlot répondent notamment aux orientations n° 2, 4, 31 et 33 du SDAGE. En revanche, le projet prévoit des séparateurs à hydrocarbure pour dépolluer les eaux de voirie. L'autorité environnementale indique que des études ont démontré leur inefficacité en dehors d'un usage pour des eaux fortement concentrées, au sein d'une station-service par exemple. Ces dispositifs représentent même un danger potentiel puisqu'en cas de manque d'entretien, ils peuvent être à l'origine de relargages massifs.

Concernant la prise en compte du risque inondation, le dossier mentionne à plusieurs reprises que des études ont été réalisées. Celles-ci sont présentées en annexe mais ne comportent essentiellement que des graphiques et des modélisations. Sans analyse, elles ne permettent pas de juger de façon optimale de la conformité au règlement du PPRI. Le dossier mériterait également d'être plus précis sur les constructions envisagées en zone A, le PPRI étant très restrictif à ce sujet. Par ailleurs, les calculs de compensation sont présentés succinctement : la démarche permettant d'obtenir le résultat, à savoir un bilan déblais – remblais positif, aurait mérité d'être développée. Plus globalement, la conception des parkings et du parc de Billancourt pour gérer les inondations est appréciable.

#### *Impacts sur les déplacements*

Les hypothèses de circulation doivent être détaillées pour pouvoir évaluer précisément l'impact de ce projet, devant accueillir 13 000 nouveaux habitants et 10 000 emplois, en termes de génération de déplacements.

La restructuration de l'échangeur du pont de Sèvres, qui doit être pacifié et relié à l'île Seguin par une passerelle piétonne, est intéressante. Les échanges seront ramenés à un unique carrefour à feux ; cela devrait favoriser les circulations douces et réduire la fracture urbaine provoquée par cet équipement. Selon le dossier, le quartier du pont de Sèvres devrait également bénéficier d'une réorganisation avec une meilleure ouverture sur l'extérieur et une redistribution des espaces afin d'améliorer la commodité des différents usages. La RD 1 doit être dédoublée afin de séparer les flux de transit des flux de desserte

du Trapèze. Certains mouvements tournants seront réorganisés – autorisés ou non – pour s'adapter aux besoins d'une desserte du quartier préservant le cadre de vie urbain. Cette volonté est appréciée mais nécessite une description plus précise, notamment en termes de calendrier, pour que ses impacts puissent être évalués de façon plus pertinente.

L'étude de circulation a été mise à jour en 2010 ; ce qui est apprécié. Cette étude a mis en avant la forte fréquentation des voies desservant le Trapèze à l'horizon 2020. Des points de saturations seront observables sur l'ensemble de ces voies d'accès mais peu de situations de congestion sont prévues au sein même du quartier. L'autorité environnementale souligne la réglementation de l'accès à l'île Seguin mais invite à anticiper rigoureusement les nouvelles modalités d'accès, notamment en cas de manifestation culturelle. Par ailleurs, le dossier indique que le réaménagement et la création de parcs de stationnement publics est prévue. Le ratio de stationnement automobile des nouveaux immeubles de bureaux est volontairement diminué afin d'inciter le report vers d'autres modes de transport. Cette mesure pourrait être accompagnée en amont par une mobilisation des entreprises qui s'implanteront sur le site afin de concevoir des plans de déplacement.

Concernant les transports en commun, l'amélioration de l'offre, déjà bien maillée, traduit une politique volontariste de diversification des usages. Toutefois, les enjeux majeurs d'une reconfiguration du pôle du pont de Sèvres, avec l'arrivée du Grand Paris Express, méritent d'être mieux pris en compte par le dossier.

Par ailleurs, l'autorité environnementale apprécie l'ensemble des mesures destinées à favoriser les modes doux et à améliorer la qualité du cadre de vie urbaine proposé en accompagnement de ce projet : larges voies piétonnes et cyclables, zones 30 et zones de rencontre, mais également la qualité visée pour les espaces publics et de nature. Les mesures de partage de la voirie par différents usages telles que la création de zones de rencontre, qui sont à souligner, peuvent être accompagnées d'une communication sur les nouvelles pratiques.

#### **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 230 à 237. Celle-ci est claire, bien illustrée, mais trop succincte pour permettre au public d'appréhender véritablement les enjeux et impacts environnementaux du projet.

#### **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