

**Avis de l'autorité environnementale sur le projet de
requalification des contre-allées de l'avenue Charles de Gaulle
à Neuilly-sur-Seine (Hauts-de-Seine)**

Synthèse de l'avis

Le présent avis porte sur le projet, porté par la ville de Neuilly-sur-Seine, de requalification des contre-allées de l'avenue Charles de Gaulle à Neuilly-sur-Seine (Hauts-de-Seine), qui constitue la route nationale N13 et qui s'inscrit dans l'axe historique est-ouest entre le Louvre et La Défense. Les contre-allées permettent aujourd'hui la desserte locale, le stationnement et servent de moyen de délestage de la N13. Le projet vise à requalifier ces voies sur un linéaire de 1,9 km, en accordant davantage de place à la vie locale et aux modes doux, avec la réorganisation de la circulation, la réduction du nombre de stationnements, l'aménagement d'une piste cyclable et la végétalisation des espaces.

L'étude d'impact est globalement de qualité, notamment en ce qui concerne l'analyse de l'état initial de l'environnement.

Les principaux enjeux environnementaux concernent les déplacements et les nuisances associées (bruit, qualité de l'air), le paysage et le patrimoine. Il faut souligner que le projet permettra d'améliorer l'accès aux transports en commun et de favoriser les circulations douces.

Les principales recommandations de l'autorité environnementale portent sur les points suivants :

- L'analyse devra être approfondie par la fourniture d'éléments consolidés relatifs aux impacts du projet sur le trafic de la route nationale. En effet, les méthodes mises en œuvre pour le recueil des données sur la circulation et le calage du modèle ne permettent pas de valider le modèle dynamique d'évolution du trafic et les impacts du projet sur celui-ci ;
- Le projet pourrait chercher à traiter de manière spécifique les accroches du projet avec le projet de ré-aménagement de la Porte Maillot, l'accès piéton vers le bois de Boulogne et le Pont de Neuilly ;
- Il conviendrait de veiller à conforter l'alignement d'arbres pour respecter le côté patrimonial de l'axe historique, en limitant les ruptures de continuité des plantations de l'avenue-parc, en proposant une densité suffisante, et en évitant les arbres en pot ;
- L'impact des kiosques aux fonctionnalités multiples devrait également être précisé.

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 des contre-allées de l'avenue Charles de Gaulle à Neuilly-sur-Seine (Hauts-de-Seine), qui concerne un aménagement d'une superficie supérieure à dix hectares, 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° du tableau annexé à cet article).

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 modifiée. 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 présent avis de l'autorité environnementale porte sur l'étude d'impact du projet de requalification des contre-allées de l'avenue Charles de Gaulle à Neuilly-sur-Seine (version non référencée), présentée dans le cadre d'une procédure de permis d'aménager.

1.3. Contexte et description du projet

Le projet, porté par la ville de Neuilly-sur-Seine, concerne la requalification des contre-allées¹ de l'avenue Charles de Gaulle à Neuilly-sur-Seine, depuis la couverture « Madrid »² à l'ouest, à proximité du pont de Neuilly, jusqu'aux abords de la Porte Maillot à l'est, sur un linéaire d'environ 1,9 kilomètres. L'itinéraire s'inscrit dans l'axe historique est-ouest entre le Louvre et La Défense.

L'avenue Charles de Gaulle est constituée aujourd'hui d'un axe routier majeur à 2 x 4 voies, la route nationale N13 qui supporte un trafic d'environ 150 000 véhicules par jour³, et de contre-allées qui permettent la desserte locale, mais qui accueillent également d'importantes poches de stationnement et servent d'itinéraire de délestage de la route nationale.

¹ Contre-allée : allée latérale, parallèle à la chaussée principale d'une avenue.

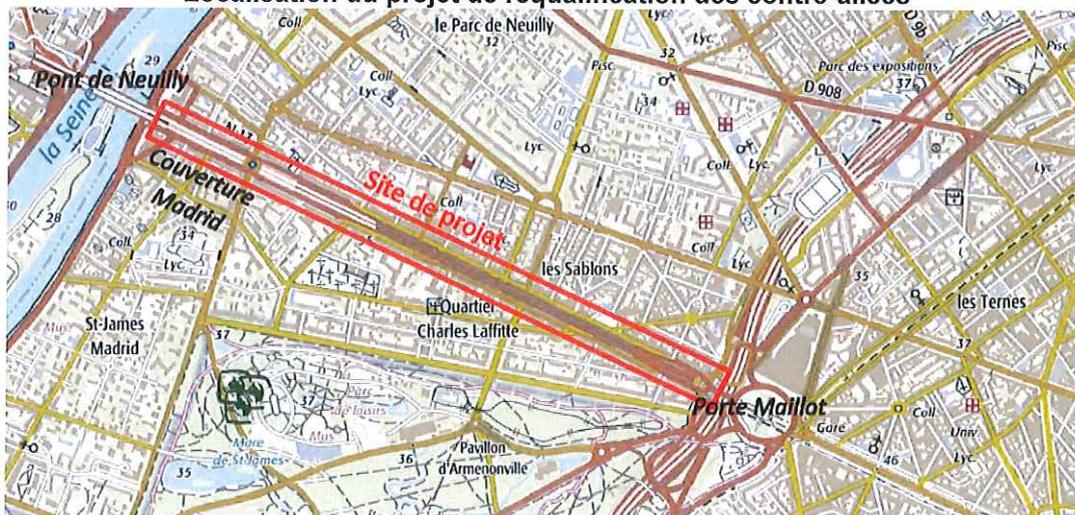
² Couverture « Madrid » : mise en souterrain du tronçon de la route nationale N13 situé entre le pont de Neuilly et la rue de l'Église.

³ Trafic moyen journalier annuel, tous sens confondus.

Le dossier rappelle que les grands objectifs du projet de requalification sont :

- « Restaurer une des plus belles perspectives urbaines de la région parisienne »,
- « Réconcilier vie locale et dynamique économique, environnementale et sociale sur les quelques kilomètres qui unissent Paris à La Défense ».

Localisation du projet de requalification des contre-allées



(Source : étude d'impact)

Le projet s'appuie sur une réorganisation de la circulation et une refonte du stationnement des contre-allées. Les voies d'accès aux contre-allées depuis la route nationale (de type bretelles d'accès ou de sortie) sont supprimées. La circulation sur les contre-allées, réservée aux usages locaux, fonctionne selon un système de boucles à sens unique, positionnées « tête-bêche » afin d'éviter la fonction de délestage de la N13. Quelques modifications des usages et des sens de circulation sur d'autres rues sont nécessaires. La route nationale reste dans un gabarit strict à 2 x 4 voies, mais une optimisation de la largeur des voies permet de créer un terre-plein central d'environ trois mètres de large, sécurisant la traversée des piétons. Les carrefours existants avec la route nationale N13 sont conservés et un carrefour supplémentaire est projeté pour créer un nouvel accès à la route nationale.

Le projet maintient environ 200 places de stationnement en surface, sur les quelque 770 places autorisées aujourd'hui sur les contre-allées. L'offre de stationnement supprimée est redistribuée vers les quatre parkings publics souterrains existants proches de l'avenue, et vers deux nouveaux parkings souterrains⁴ de 450 places chacun, réalisés par la ville en parallèle du projet de requalification. L'autorité environnementale note que les deux parkings à créer ne sont pas intégrés à la démarche d'évaluation environnementale encadrant le présent projet. Néanmoins, le dossier explique la politique de stationnement menée par la ville, visant à limiter le stationnement en surface.

Cette réorganisation globale libère un espace de près de 23 mètres de large de chaque côté de la route nationale, qui sera aménagé en « quai urbain ». Unifiées par un revêtement de pierre granit, les contre-allées deviennent un espace partagé, où la vitesse des véhicules est limitée à 20 km/h. Une succession linéaire de massifs plantés structure l'axe, qui devient une « avenue-parc », tout en créant des lieux de respiration pour les usagers. Le quai sud accueille une piste cyclable bidirectionnelle. La place du marché est requalifiée et deux grandes esplanades prennent place au niveau des stations de métro des Sablons et du Pont de Neuilly, favorisant la lisibilité et les échanges intermodaux (métro, bus, vélos, parkings souterrains).

⁴ L'étude d'impact indique que le parking Madrid sera livré en 2018, et que le parking des Sablons est en cours d'étude (consultation du concessionnaire en cours).

Des kiosques à l'allure de serres, modulables et à l'architecture uniforme, sont installés sur les contre-allées et offrent des espaces pour l'accueil d'activités diverses : extension des rez-de-chaussée, des cafés, « showrooms⁵ », services de restauration, de conciergerie urbaine, de billetterie, de fleuriste, etc.



Les kiosques

La végétalisation des contre-allées



Le double alignement d'arbres historique implanté de part et d'autre de l'avenue présente aujourd'hui un aspect disparate. Le projet prévoit de replanter les arbres manquants et de remplacer ceux qui devront être abattus, soit en raison des contraintes de travaux (nouveau parking des Sablons), soit pour des raisons de mauvais état phytosanitaire ou de dangerosité. L'alignement est composé à l'heure actuelle de manière monospécifique (platanes à l'est, liquidambers à l'ouest). Le projet propose de diversifier les essences végétales, pour limiter la recrudescence des maladies qui affectent les arbres, tout en conservant le volume et la structure arborée historique.

Enfin, le projet aménage la dalle de couverture de la N13 (dalle Madrid), située à l'ouest de l'avenue, en une grande esplanade plantée dénommée « les pelouses de Neuilly », de près de 500 mètres de long. La gare routière est reconfigurée et décalée sur les voiries de part et d'autre de la dalle, les émergences techniques du tunnel sont absorbées par un jeu de gradins. Cette terrasse dégage les perspectives de l'axe historique, tant vers l'Arche de La Défense que vers l'Arc de Triomphe.

Les pelouses de Neuilly (vue vers l'est)



⁵ *Showroom* : espace d'exposition d'un commerce, où sont présentés les produits proposés à la vente.

Le projet est décrit de manière détaillée et claire dans l'étude d'impact. Cette description aurait pu être accompagnée au préalable d'une description synthétique de l'état actuel de l'avenue et de son fonctionnement (par exemple : profil en travers, circulation), pour une parfaite compréhension du projet. Il faut toutefois noter que ces informations sont apportées tout au long de l'étude d'impact, ou dans les autres documents fournis en annexe.

2. L'analyse de l'état initial de l'environnement et des enjeux environnementaux

L'analyse de l'état initial de l'environnement est de bonne qualité. Les informations apportées sont claires, pertinentes et permettent de bien caractériser les thématiques environnementales les plus prégnantes pour le projet. Des synthèses intermédiaires par thématique et une synthèse générale et hiérarchisée des enjeux environnementaux (pages 75 et 76) sont présentées, ce qui est apprécié.

Les principaux enjeux environnementaux, explicités ci-dessous, sont bien identifiés par le maître d'ouvrage et concernent les déplacements et les nuisances associées (bruit, qualité de l'air), le paysage et le patrimoine. Les autres thématiques environnementales sont d'un niveau d'enjeu plus modéré (eau, risques, biodiversité) et n'appellent pas de remarques de l'autorité environnementale.

Enjeux liés aux déplacements et aux nuisances associées (qualité de l'air, bruit)

La route nationale N13 est l'infrastructure principale de l'avenue Charles de Gaulle, faisant le lien entre le périphérique parisien et l'autoroute A14. L'étude d'impact indique que les carrefours situés sur la N13 sont saturés à l'ouest (certaines branches ont des capacités atteignant 145 %) et en limite de saturation à l'est (capacités comprises entre 97 % et 100 %). Cette situation se traduit, notamment aux heures de pointes, par des remontées de files importantes sur la route nationale et certaines de ses perpendiculaires, induisant des comportements non désirés (délestage via les contre-allées). Sur le réseau routier secondaire, le trafic est dans l'ensemble fluide aux alentours de l'avenue, avec cependant trois points difficiles au niveau du carrefour de Madrid, du carrefour avenue du Roule / rue de Chartres et du débouché de la rue d'Orléans sud sur la N13 (cf. carte page 38 de l'étude d'impact).

En termes de présentation, l'autorité environnementale note que le trafic supporté par la N13 n'est jamais cité dans l'étude d'impact. Cette donnée importante n'apparaît que dans les documents annexes, où le trafic est indiqué comme étant de l'ordre de 150 000 véhicules par jour.

Le réseau de transport en commun principal est constitué de la ligne 1 du métro, en souterrain sous l'avenue Charles de Gaulle. Trois stations permettent l'accès à l'avenue (Pont de Neuilly, Les Sablons et Porte Maillot). Il est complété par un réseau de bus, notamment à la gare routière du Pont de Neuilly. La desserte est amenée à se densifier avec le prolongement du RER E-Eole et l'implantation d'une nouvelle gare Porte Maillot.

En termes de mobilités douces, les contre-allées sont aujourd'hui très fréquentées, tant par les cycles que par les piétons.

Pour ce qui concerne la qualité de l'air, le transport routier est la première cause d'émissions de polluants à Neuilly-sur-Seine. Un bilan réalisé par Airparif fait état d'une qualité de l'air médiocre sur la commune, notamment en dioxyde d'azote (NO₂) et en particules PM₁₀⁶, avec une situation plus dégradée auprès de l'avenue Charles de Gaulle.

L'ambiance sonore, présentée à l'aide des cartographies de Bruitparif, est fortement influencée par le bruit routier, et notamment par la N13, hormis au niveau de la couverture

⁶ Les PM₁₀ sont des particules en suspension dans l'air dont le diamètre est inférieur à 10 micromètres, notées PM en anglais pour « particulate matter ».

Madrid qui limite les émissions de bruit. Les valeurs fournies par ces cartes auraient pu être explicitées dans l'étude d'impact. L'autorité environnementale relève notamment que le niveau de bruit L_{DEN} (pendant une journée, c'est-à-dire jour, soir et nuit) est supérieur à 75 dB(A) le long de l'avenue non couverte, ce qui est très élevé.

Enjeux liés au paysage et au patrimoine

L'étude d'impact a bien analysé les enjeux paysagers et patrimoniaux de l'avenue Charles de Gaulle à Neuilly-sur-Seine, qui constitue un segment de l'axe historique posé par André Le Nôtre dans le prolongement du jardin des Tuileries. Bien que marquée par la présence des infrastructures routières, l'avenue a gardé ses caractéristiques historiques : un tracé rectiligne, une largeur de 70 mètres et un alignement d'arbres renforçant les perspectives vers les éléments symboliques comme l'Arc de Triomphe ou, plus récemment, la Grande Arche de La Défense. La dégradation des alignements d'arbres et les nuisances routières affaiblissent cette qualité paysagère.

Le projet est concerné sur tout son linéaire par les périmètres de protection de plusieurs monuments historiques, dont l'un est situé sur l'avenue (immeuble du 60 bis avenue Charles de Gaulle), ainsi que, plus ponctuellement, par la présence de deux sites inscrits (ensemble des quartiers urbains de Neuilly et ensemble urbain de Paris). Ces monuments et sites sont présentés, et la réglementation relative à ces protections rappelée. En outre, plusieurs bâtiments remarquables, non protégés mais identifiés par le plan local d'urbanisme (PLU) de Neuilly, sont présents sur l'avenue : bâtiments haussmanniens, église Saint-Jean-Baptiste. Enfin, l'avenue permet l'accès à des éléments touristiques majeurs, comme le Bois de Boulogne, qui est un site classé, le Jardin d'acclimatation ou la fondation Louis Vuitton.

3. L'analyse des impacts environnementaux

3.1 Justification du projet retenu

Le dossier retrace bien l'historique des principales évolutions de l'avenue Charles de Gaulle, depuis la « voie triomphale » du 17^{ème} siècle jusqu'à la route nationale Paris-Cherbourg dans les années 60, aux caractéristiques autoroutières. Plus récemment, dans le prolongement de la couverture Madrid achevée en 1992, un projet de dénivellation et de couverture de la N13 dans la traversée de Neuilly jusqu'au boulevard périphérique, a fait l'objet d'un débat public, mais est resté sans suite en raison de son coût trop important.

Le présent projet de reconquête de l'axe a été retenu à la suite d'un concours de maîtrise d'œuvre, sur la base des objectifs fixés par la ville (valorisation du patrimoine et du paysage, fonctionnalités urbaines...), et de la concertation menée.

Les principes d'aménagement du projet sont bien décrits, notamment au regard des objectifs de restauration des perspectives de l'axe historique et de sécurisation des déplacements doux. L'étude indique, par exemple, que le principe de traversée de l'avenue par des passerelles, suggéré lors de la concertation, n'a pas été retenu, car il aurait induit une augmentation des vitesses contraire à la volonté de donner des caractéristiques plus urbaines à la N13. Les traversées piétonnes seront renforcées (deux traversées piétonnes supplémentaires, temps de feux verts piétons rallongés), élargies et sécurisées par l'aménagement d'un refuge au niveau du terre-plein central.

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

Le dossier décrit les impacts du projet, en distinguant les impacts temporaires, principalement liés à la phase de chantier, et les impacts permanents. Les mesures proposées pour éviter, réduire ou compenser ces impacts sont présentées en parallèle, ce qui facilite la compréhension du dossier.

Les principaux impacts du projet concernent la prise en compte des travaux, des déplacements et des nuisances associées, du paysage et du patrimoine, et sont détaillés ci-après.

Le projet a pris en compte les autres thématiques environnementales de manière satisfaisante. Pour ce qui concerne la gestion des eaux pluviales, le fonctionnement actuel est maintenu. L'aménagement d'espaces végétalisés sur environ 15 % de la surface de l'avenue, sur une zone actuellement fortement imperméabilisée, permettra de créer des espaces favorables à la biodiversité mais également de réduire les surfaces produisant du ruissellement et d'atténuer le phénomène d'îlot de chaleur. L'éclairage actuel, vétuste et énergivore, sera remplacé par un éclairage moins consommateur d'énergie.

Impacts liés aux travaux

Les travaux d'aménagement se dérouleront de 2018 à 2022. Des dispositions seront prises pendant le chantier pour notamment la gestion des déchets et des terres éventuellement polluées. S'agissant de la présence d'amiante dans les enrobés, les 65 prélèvements effectués sur la chaussée des contre-allées et de la route nationale ont tous présenté des résultats négatifs.

En outre, un phasage des travaux, actuellement à l'étude, sera mis en place afin de prendre en compte les contraintes liées à la circulation, aux chantiers concomitants (prolongement du RER E-Eole, parking des Sablons, ré-aménagement de la Porte Maillot notamment) et de maintenir les accès aux habitations, commerces et équipements, dans de bonnes conditions de sécurité.

Impacts sur les déplacements et les nuisances associées

La suppression des circulations sur les contre-allées, la réorganisation des flux routiers et le réaménagement de certains carrefours auront un impact sur la circulation de l'avenue Charles de Gaulle et ses alentours. L'étude d'impact indique que les résultats de la simulation dynamique à l'horizon 2022 du projet montrent globalement une amélioration des conditions de circulation et d'écoulement du trafic sur la N13, et cela malgré la suppression d'une partie du trafic sur les contre-allées.

Cependant, l'autorité environnementale relève qu'au regard des méthodes mises en œuvre pour le recueil des données sur la circulation et le calage du modèle, il n'est pas possible de valider le modèle dynamique d'évolution du trafic et d'évaluer les impacts du projet sur le trafic de la route nationale. En effet, plusieurs éléments sont susceptibles de fausser, voire de sous-estimer, les résultats obtenus par la modélisation conduite. L'autorité environnementale recommande d'approfondir l'analyse par la fourniture d'éléments fiables sur les impacts du projet sur le trafic de la route nationale.

Plus précisément, au vu de l'étude de trafic transmise en cours d'instruction, les remarques sur la modélisation réalisée sont les suivantes :

- Les entrées du périmètre du modèle dynamique se situent en zone congestionnée, ce qui implique une sous-estimation de la demande ;
- Pour ce qui concerne l'étude des carrefours de la N13, les remontées de files ne sont estimées qu'aux carrefours situés à chaque extrémité. Or, il est nécessaire d'évaluer les remontées de file entre les carrefours de la N13 pour étudier leurs interactions et les dysfonctionnements potentiels liés à des remontées de files trop importantes entre deux carrefours de la route nationale. En particulier, il est indispensable d'évaluer la remontée de files sur la N13 du carrefour rue des Huissiers / rue des Gravières sous le tunnel de Madrid ;
- La simulation est réalisée sur la base d'une matrice horaire. La demande est donc uniformément distribuée sur l'heure, ce qui revient à des résultats moyens qu'un modèle statique est capable de fournir.

Pour ce qui concerne le réseau secondaire, une optimisation des carrefours avenue du Roule / rue d'Orléans et avenue du Roule / rue de Chartres permettra d'atténuer les phénomènes de retenue aux feux.

Enfin, il faut souligner que le projet permettra d'améliorer l'accès aux transports en commun. Les circulations douces seront elles aussi fortement favorisées par le projet, notamment en termes de fluidité et de conditions de sécurité. L'autorité environnementale note qu'il conviendrait néanmoins de veiller à la continuité de l'itinéraire de la piste cyclable aux extrémités du projet, le pont de Neuilly et la Porte Maillot étant actuellement des points difficiles pour les cycles.

Pour ce qui concerne la qualité de l'air, l'étude d'impact indique que le projet devrait avoir une incidence légèrement positive, grâce aux plantations, cette contribution devant toutefois rester modeste.

En termes de nuisances sonores, l'étude d'impact a évalué le gain lié à la réduction du trafic sur les contre-allées pour les riverains. Ce gain, compris entre 0,5 et 1 dB(A), est faible en raison de la prédominance sonore de la N13. L'étude précise à juste titre que ce gain est peu significatif, l'oreille humaine n'étant pas capable de percevoir une variation de cet ordre de grandeur.

L'autorité environnementale souligne que l'aménagement devrait également contribuer à une réduction du bruit à la source, du fait du caractère plus urbain de l'avenue qui incitera à un meilleur respect de la limitation de vitesse.

Impacts sur le paysage et le cadre de vie

L'étude d'impact indique que l'impact paysager attendu est très positif, le projet ayant notamment comme objectif de restaurer les perspectives offertes par l'avenue, cadrées par le double alignement d'arbres et confortées par l'aménagement des « pelouses de Neuilly » au niveau de la couverture Madrid. L'autorité environnementale souligne que le projet vise à un aménagement de qualité, tant dans sa composition, la diversité des plantations que dans la large place laissée aux piétons et la réduction des places de stationnement en surface qui dominent le paysage de l'avenue actuellement.

L'autorité environnementale recommande d'accorder une attention particulière aux points suivants :

- L'entrée du projet du côté de la Porte Maillot aurait pu faire l'objet d'un traitement plus spécifique que le simple traitement minéral prévu, dans la continuité des aménagements prévus par la ville de Paris sur la place de la Porte Maillot ;
- La rue d'Orléans, qui débouche sur l'avenue Charles de Gaulle, est un accès piéton privilégié vers le bois de Boulogne. Un traitement spécifique de cette accroche serait souhaitable pour identifier facilement cet accès, notamment depuis la station de métro des Sablons (par exemple : guidage des piétons vers le bois, espace élargi pour tenir compte de l'affluence de piétons) ;
- L'impact des kiosques devra être précisé, en particulier pour ce qui concerne leur densité dans le projet et leur insertion dans les voûtes plantées. Ils ne devront pas concurrencer le houppier des arbres⁷ ;
- Les bandes plantées au sol sont interrompues entre les rues Jacques Dulud et Louis Philippe, ce qui impacte la continuité de l'avenue-parc. Il conviendrait de chercher à amoindrir cette rupture ;
- Certains alignements d'arbres seront largement abattus⁸, notamment au niveau des pelouses du côté de La Défense. Ils seront replantés, mais que partiellement, comme le laissent voir les vues du projet pages 96/97 et 98/99 de l'annexe intitulée « Permis d'aménager – PA2 notice descriptive ». Il conviendrait de renforcer les alignements d'arbres, de densifier les plantations afin d'apaiser ces espaces dédiés à la pause urbaine et d'atténuer la présence de la voiture ;
- L'annexe 03 « Végétal et arrosage » indique en outre que sur certaines zones (et notamment au niveau des pelouses), en raison des interfaces avec les réseaux, les arbres

⁷ Le houppier est la partie d'un arbre constituée de l'ensemble des branches situées au sommet du tronc (des branches maîtresses aux rameaux).

⁸ Le projet prévoit d'abattre plus de 200 arbres et d'en replanter environ 360 nouveaux. Les arbres replantés seront des sujets déjà grands afin de restaurer rapidement le patrimoine arboré.

ne pourront pas être plantés en fosse et seraient alors remplacés par des arbres en pot, ce qui serait inadapté au caractère patrimonial de l'axe historique ;

- Enfin, il conviendrait d'accorder une attention particulière au choix des essences qui seront plantées, au regard de leur risque allergène⁹. Le dossier envisage en effet la plantation d'espèces comme le frêne, qui présente un risque allergène fort et ne devrait pas être planté en zone urbaine, ou encore l'érable et le chêne, qui ont un potentiel allergisant modéré et devraient être plantés en petit nombre.

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 non technique présenté pour ce projet est clair et reprend de manière cohérente et structurée les informations apportées dans l'étude d'impact.

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

Michel CADOT



⁹ Les pollens constituent un véritable enjeu de santé publique notamment compte tenu de leur rôle dans l'apparition et l'aggravation de pathologies respiratoires. À cet effet, il existe un guide d'information « Végétation en ville » du réseau national de surveillance aérobiologique (RNSA) disponible sur le site <http://www.vegetation-en-ville.org/>.