

**Avis de l'autorité environnementale sur le projet  
de réhabilitation du quartier de la Ferme d'Ayau  
à Roissy-en-Brie (Seine-et-Marne)**

**Synthèse de l'avis**

Le présent avis porte sur le projet de réalisation d'un programme immobilier de 249 logements collectifs, avec quelques commerces en rez-de-chaussée sur l'un des lots, à l'emplacement d'un supermarché inoccupé et de parkings qui seront démolis. Le projet prévoit la construction d'environ 15 450 m<sup>2</sup> de surface de plancher, sur un terrain d'emprise d'une superficie de 28 920 m<sup>2</sup>, ainsi que l'aménagement des espaces extérieurs. L'autorité environnementale a été saisie dans le cadre d'une demande de permis de construire.

Les principaux enjeux environnementaux concernent la présence de lignes électriques à très haute tension, les nuisances sonores, la pollution des sols et les déplacements. L'analyse de l'état initial a été menée de manière satisfaisante, ainsi que l'étude des impacts.

Le projet a pris en compte l'environnement de manière globalement satisfaisante, qu'il s'agisse des nuisances sonores générées par la voie ferrée proche, des impacts du projet sur les conditions de circulation ou du développement des circulations douces. L'étude de la pollution des sols a montré des anomalies dans les remblais, et l'autorité environnementale note qu'une évaluation du risque sanitaire résiduel sera réalisée, après les travaux, pour confirmer la compatibilité finale du site avec l'usage futur.

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

- Il était attendu que le maître d'ouvrage examine différentes solutions d'aménagement au regard de leurs incidences sur l'environnement et sur la santé humaine, en termes d'orientation ou d'implantation des bâtiments, notamment pour chercher à minimiser les nuisances potentielles liées à la présence des lignes électriques à très haute tension situées à proximité immédiate ;
- En termes d'exposition de la population au champ magnétique, les mesures montrent que les valeurs sont inférieures à la valeur de prudence de 0,4 micro Tesla. Un suivi dans le temps des valeurs de champ magnétique est toutefois recommandé ;
- Il conviendra par ailleurs de détailler davantage les modalités de la phase de chantier afin de garantir la sécurité des travailleurs sur le chantier et de préserver l'intégrité des lignes, en se rapprochant du gestionnaire du réseau électrique.

*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 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 réhabilitation du quartier de la Ferme d'Ayau à Roissy-en-Brie, qui entre dans la catégorie des projets soumis à la procédure d'examen au cas par cas au titre de l'article R122-2 du code de l'environnement (rubrique 36° du tableau annexé à cet article<sup>1</sup>), a été soumis à étude d'impact par décision n° DRIEE-SDDTE-2016-144 de l'autorité environnementale en date du 12 septembre 2016. Cette décision a été principalement motivée par la susceptibilité d'incidences du projet concernant la présence de lignes à très haute tension, les nuisances sonores liées à la proximité de la voie ferrée, les éventuelles pollutions des sols, les nuisances liées au trafic routier généré et aux travaux.

#### **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 la procédure de participation du public prévue par la législation, 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 (Linkcity/Burgeap – 2 août 2017 – réf. CICEIF162553 / RICEIF00480) relative au projet de réhabilitation du quartier de la Ferme d'Ayau à Roissy-en-Brie (Seine-et-Marne), dans le cadre de la demande de permis de construire n° PC 077 390 17 00022. L'avis sera joint au dossier mis à disposition du public.

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

Le projet, présenté par Linkcity, porte sur la réhabilitation du quartier de la Ferme d'Ayau à Roissy-en-Brie (Seine-et-Marne), commune de 23 000 habitants située à 25 kilomètres à l'est de Paris.

Le projet s'implante au sein du bourg de Roissy-en-Brie, à l'emplacement d'un centre commercial inoccupé (supermarché) et de parkings, à proximité de logements existants. Le site, d'une superficie de 28 920 m<sup>2</sup>, est bordé par la voie ferrée (SNCF et RER E) au nord, l'avenue Jean Monnet (route départementale D1021) à l'est et le boulevard de la Malibran (route départementale D361) au sud.

<sup>1</sup> Selon la réglementation en vigueur de juin 2012 à décembre 2016.

## Localisation du projet du quartier de la Ferme d'Ayau à Roissy-en-Brie



(Source : étude d'impact – page 16)

## Présentation du projet – plan masse



(Source : étude d'impact – page 289)

Le projet prévoit la démolition du bâtiment commercial existant et la construction d'un programme d'une surface de plancher totale d'environ 15 450 m<sup>2</sup> comprenant :

- 249 logements collectifs, répartis sur six bâtiments de type R+3 au maximum, avec un niveau de sous-sol semi-enterré pour certains lots. 45 % des logements seront à destination sociale ;

- des commerces de proximité, sur une surface d'environ 277 m<sup>2</sup>, prévus au rez-de-chaussée du lot 1.

L'aménagement des espaces extérieurs est également prévu : voiries de desserte, stationnement, espaces verts privés et publics, dont notamment un parc public situé au cœur du futur quartier et parcouru par un cheminement piéton menant à la gare. L'accès routier principal se fera par un carrefour à feux depuis le boulevard de la Malibran.

Les travaux sont prévus sur une durée prévisionnelle de 30 mois, en deux phases, et devraient débuter fin 2018.

## **2. L'analyse 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 enjeux environnementaux. Des synthèses sont présentées pour chaque thématique, ainsi qu'une synthèse générale et hiérarchisée des enjeux environnementaux (pages 251 à 268), ce qui est apprécié. Des études spécifiques ont été menées pour ce qui concerne notamment les champs électromagnétiques, la pollution des sols, le trafic, le bruit, l'air et la géotechnique. Elles sont annexées à l'étude d'impact, permettant ainsi de disposer d'une information complète.

Selon l'autorité environnementale, les principaux enjeux environnementaux, explicités ci-dessous, concernent la présence de lignes électriques à très haute tension, les nuisances sonores, la pollution des sols et les déplacements. L'analyse de l'état initial concernant les autres thématiques, qui sont d'un niveau d'enjeu plus modéré, a été menée de manière satisfaisante.

Le site du projet est actuellement en grande partie imperméabilisé, avec quelques espaces verts (gazon, arbres d'alignement). Il n'est concerné par aucune protection réglementaire ou inventaire au titre des milieux naturels, des zones humides, de l'eau potable, du paysage, du patrimoine historique ou des risques naturels. La présence d'eau dans le sous-sol est signalée à une profondeur moyenne de 3 ou 4 mètres. Le schéma régional de cohérence écologique (SRCE) d'Île-de-France identifie un corridor écologique lié à la sous-trame herbacée<sup>2</sup> dont le tracé de principe emprunte le boulevard de la Malibran, au sud du site, et l'étude d'impact souligne à juste titre l'enjeu de promouvoir la multifonctionnalité des espaces verts et leur potentiel écologique. L'analyse de la qualité de l'air est étayée par les indices fournis par l'association Airparif et des mesures in situ. Enfin, l'étude géotechnique a permis de définir les caractéristiques des sols en place et le type de fondations nécessaire.

### **Présence de lignes électriques à très haute tension**

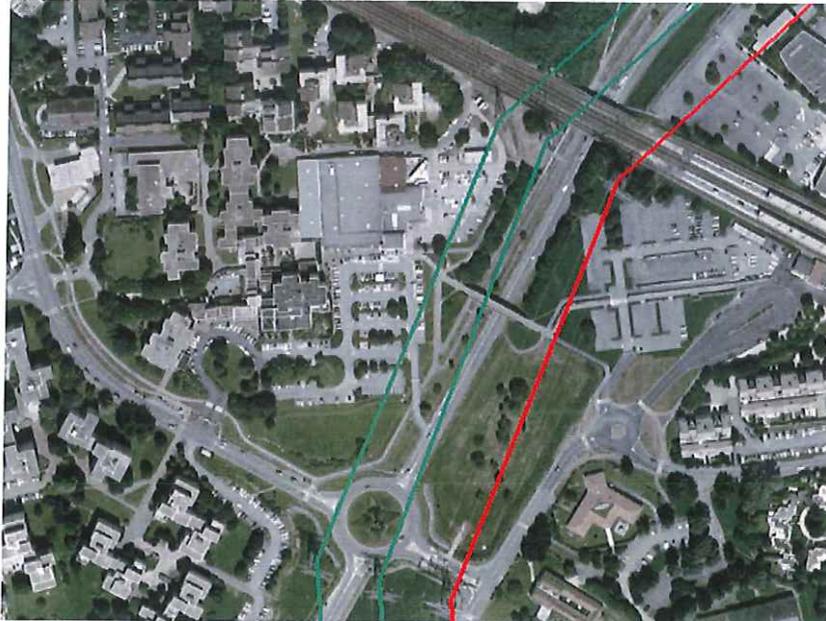
Le projet est situé à proximité immédiate de lignes électriques à très haute tension (deux lignes à 225 000 volts et une ligne à 400 000 volts) appartenant au réseau stratégique régional<sup>3</sup> défini par le schéma directeur de la région Île-de-France (SDRIF). L'une de ces trois lignes, la ligne à 225 000 volts Morbras – Villevaudé – Langlois, surplombe en partie l'emprise du projet, à l'est. L'autorité environnementale rappelle que l'enjeu pour le projet de réhabilitation du quartier de la Ferme d'Ayau concerne à la fois le maintien de l'intégrité des lignes électriques vis-à-vis des activités humaines (notamment en phase travaux), la

<sup>2</sup> Il s'agit d'un « corridor fonctionnel des prairies, friches et dépendances vertes » de la sous-trame herbacée, selon la carte des composantes du SRCE, qui constitue l'état initial de la fonctionnalité des continuités écologiques d'Île-de-France.

<sup>3</sup> Une ligne aérienne du réseau public de transport d'électricité est considérée comme stratégique dès lors qu'elle assure un rôle indispensable pour la sécurité d'approvisionnement de la région francilienne ou la sûreté du système électrique.

sécurité des personnes et les préoccupations liées aux effets sur la santé des champs électromagnétiques générés par les câbles à très haute tension.

#### Localisation des lignes électriques à proximité du projet



Lignes électriques

225 kV

400 kV

(source : DRIEE)

L'étude d'impact présente un paragraphe relatif aux champs électromagnétiques, qui apporte des explications techniques ainsi que des données concernant les effets sanitaires et la réglementation. Elle cite ainsi un avis de l'AFSSET de 2010<sup>4</sup> qui recommande, par précaution, de ne pas implanter d'établissements sensibles (hôpital, école) à moins de 100 mètres d'une ligne à très haute tension, et qui retient<sup>5</sup> une valeur d'exposition permanente de 0,4  $\mu\text{T}$  (micro Tesla). L'étude d'impact rappelle la réglementation, qui impose, pour ce qui concerne les réseaux électriques en courant alternatif, que le champ magnétique associé n'excède pas 100  $\mu\text{T}$  dans les lieux accessibles aux tiers.

L'autorité environnementale remarque que l'étude aurait également pu mentionner l'instruction ministérielle du 15 avril 2013 relative à l'urbanisme à proximité des lignes de transport d'électricité, qui recommande d'éviter l'implantation d'établissements sensibles (hôpitaux et établissements accueillant des enfants notamment) dans des zones situées à proximité d'ouvrages électriques qui sont exposées à un champ magnétique supérieur à 1  $\mu\text{T}$ .

Des mesures du champ magnétique ont été réalisées au droit de la zone d'étude, en dix points (cf. cartographie de la page 220). Les valeurs varient entre 0,023  $\mu\text{T}$  (au point 5, le plus éloigné de la ligne électrique) et 0,264  $\mu\text{T}$  (au point 2, un des plus proches de la ligne électrique, situé au niveau des parkings en limite est du projet). L'étude d'impact conclut que les valeurs du champ magnétique sont bien inférieures à la limite réglementaire de 100  $\mu\text{T}$ , et même en dessous de la valeur de prudence de 0,4  $\mu\text{T}$ .

<sup>4</sup> L'AFSSET (Agence française de sécurité sanitaire de l'environnement et du travail, devenue depuis l'ANSES – Agence nationale de sécurité sanitaire de l'alimentation, de l'environnement et du travail) a rendu un avis relatif aux effets sanitaires des champs électromagnétiques d'extrêmement basses fréquences, en date du 29 mars 2010.

<sup>5</sup> L'avis de l'AFSSET relate que différentes études ont observé une association statistique entre leucémie infantile et exposition aux champs magnétiques extrêmement basses fréquences dont les niveaux sont supérieurs à 0,2 ou 0,4  $\mu\text{T}$ . L'avis recommande donc, pour ce qui concerne l'exposition du public, de documenter les niveaux d'exposition aux champs magnétiques extrêmement basses fréquences supérieurs à 0,4  $\mu\text{T}$ .

### **Déplacements**

Le site du projet bénéficie d'une bonne desserte routière, mais également d'un accès direct aux transports en commun structurants, avec la présence de la gare de Roissy-en-Brie (RER E et SNCF) à environ 250 mètres en empruntant la passerelle située au-dessus de l'avenue Jean Monnet. Quatre lignes de bus desservent le site. Les cheminements cyclables existants dans le secteur sont également présentés.

Une étude de circulation a été réalisée, qui montre que la circulation est dans l'ensemble fluide aux heures de pointe sur les carrefours situés à proximité du projet, bien que certaines branches soient un peu plus contraintes.

Pour ce qui concerne le stationnement, l'étude d'impact note que les parkings présents sur le site, bien que privatifs, sont utilisés comme « parkings relais » pour accéder à la gare.

### **Nuisances sonores**

L'ambiance sonore du site est principalement affectée par le bruit du trafic routier et ferré. La voie ferrée fait l'objet d'un classement sonore<sup>6</sup> en catégorie 1, qui définit une largeur des secteurs affectés par le bruit de 300 mètres de part et d'autre de la voie. L'ensemble du site est concerné par ce secteur de bruit. L'étude d'impact rappelle bien que le classement impose, pour les nouveaux bâtiments à usage d'habitation situés dans ces secteurs, des prescriptions d'isolement acoustique à respecter.

Des mesures de bruit ont été réalisées sur le site en trois points. Les niveaux sonores équivalents<sup>7</sup> LAeq varient de 57,5 dB(A) – lors de passages de trains – à 60,5 dB(A) – près du boulevard de la Malibran – soit des niveaux qui correspondent à une zone plutôt bruyante.

### **Pollution des sols**

L'étude d'impact indique qu'aucun site industriel potentiellement polluant recensé dans la base de données BASIAS<sup>8</sup> n'est présent sur le site. Anciennement à vocation agricole, le terrain a été occupé par des commerces et une station de lavage. Les investigations de sols réalisées en 2010 montrent des anomalies en métaux lourds (essentiellement en cadmium, cuivre, plomb et zinc), observées sur le premier mètre de profondeur et vraisemblablement liées à la qualité médiocre des remblais. Par ailleurs, certains sondages présentent des dépassements au regard des critères d'acceptation des déblais en installation de stockage de déchets inertes (ISDI) et nécessiteront une évacuation le cas échéant en filières adaptées. Enfin, l'analyse de l'eau souterraine au droit du site montre l'absence de pollutions.

L'autorité environnementale note qu'en raison de la présence des bâtiments existants, la partie nord-est du site (au niveau des lots 5 et 6) n'a pas fait l'objet d'investigation de sols.

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

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

Le dossier ne présente pas de variantes mais décrit les principales évolutions du projet depuis le début de son élaboration. Les modifications apportées, synthétisées dans un tableau (page 286), ont principalement concerné le nombre de logements, le stationnement et la création d'ouvertures visuelles entre les lots.

L'autorité environnementale rappelle qu'au titre de l'article R.122-5 du code de l'environnement, il est attendu que le maître d'ouvrage examine différentes solutions au regard de leurs incidences sur l'environnement et sur la santé humaine. En particulier des solutions de substitution contrastées sur la prise en compte des lignes électriques et de leurs incidences potentielles sur la santé et le cadre de vie auraient pu être étudiées.

<sup>6</sup> La réglementation relative aux voies bruyantes compte cinq catégories, la catégorie 1 étant la plus bruyante.

<sup>7</sup> Le LAeq ou niveau sonore équivalent est la donnée qui caractérise le mieux un bruit fluctuant dans le temps, par exemple le bruit de la circulation automobile. Il s'agit du niveau énergétique moyen pour une période donnée.

<sup>8</sup> BASIAS : base de données d'anciens sites industriels et activités de service

Il convient toutefois de souligner que le projet permettra de requalifier un secteur aujourd'hui inoccupé, proche de la gare, avec un objectif de densification et de mixité sociale tel que voulu par le schéma directeur de la région Île-de-France (SDRIF).

En outre, le maître d'ouvrage indique que l'opération vise l'obtention du label NF HQE™ Habitat, avec un niveau « très performant » pour les thèmes qualité de vie, respect de l'environnement et performance économique. Les thématiques prises en compte et une synthèse du référentiel NF Habitat sont présentées dans l'étude d'impact.

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

Le dossier décrit de manière satisfaisante les impacts du projet, en distinguant la phase de chantier et la phase d'exploitation (c'est-à-dire liée au projet finalisé). Les mesures proposées pour éviter, réduire ou compenser ces impacts, ainsi que leur coût et les modalités de suivi, sont présentées en parallèle, ce qui facilite la compréhension du dossier. Une synthèse des impacts et des mesures proposées est également fournie (pages 374 à 394), ce qui est apprécié.

L'analyse des effets cumulés du projet avec d'autres projets connus sur le secteur montre qu'aucun effet cumulé notable n'est attendu.

Les remarques portant sur les impacts liés aux principales thématiques relevées par l'autorité environnementale – présence de lignes électriques à très haute tension, nuisances sonores, pollution des sols, déplacements et chantier – sont détaillées ci-dessous.

L'analyse des impacts et la prise en compte de l'environnement par le projet sur les autres thématiques sont quant à elles globalement satisfaisantes. Le projet prévoit des espaces plantés d'espèces variées (arbres, arbustes et pelouses) et locales, peu exigeantes en termes d'arrosage et d'entretien, qui devraient favoriser le développement de la biodiversité. Des espèces peu allergènes et non invasives seront choisies. Les espaces verts aménagés représenteront une surface d'environ 9 000 m<sup>2</sup>, soit légèrement supérieure à l'existant. Une partie sera réalisée en pleine terre, permettant l'infiltration des eaux de pluie. La gestion des eaux de ruissellement prévoit la mise en place de bassins de rétention, dont le volume a été estimé, permettant de réguler le débit de rejet vers le réseau public à 1 L/s/ha pour une pluie d'occurrence décennale. L'autorité environnementale note toutefois que la mise en place d'un revêtement plus perméable aurait pu être étudié pour les parkings. Il est actuellement prévu de les réaliser en enrobés. L'intégration paysagère du projet est peu détaillée mais a été illustrée par des photomontages du projet.

#### **Impacts liés à la présence de lignes électriques à très haute tension**

L'étude d'impact a bien relevé que la présence des lignes à très haute tension représentait une contrainte forte pour le chantier et rappelle que des précautions particulières sont demandées par le gestionnaire du réseau électrique (RTE – Réseau de transport d'électricité), notamment en termes de distance d'éloignement par rapport aux lignes. Il convient de rappeler que la nécessité de rester à plus de cinq mètres des lignes en toute circonstance s'applique à l'utilisation de tous les engins de chantier (tractopelle, camion-benne...) et pas uniquement à celle des grues (seul cas évoqué dans l'étude d'impact).

S'agissant de lignes vitales à l'approvisionnement en électricité de la région Île-de-France, l'autorité environnementale recommande de détailler les modalités de la phase de chantier afin de garantir la sécurité des travailleurs sur le chantier et de préserver l'intégrité des lignes. Il conviendra à cet effet que le maître d'ouvrage se rapproche du gestionnaire du réseau électrique (RTE).

En termes d'implantation des bâtiments, le document « Notice RTE » fourni en annexe 2 du dossier de permis de construire indique les distances d'éloignement, dans le plan horizontal, des constructions par rapport aux lignes. Là encore, il conviendra de prendre l'attache du gestionnaire du réseau électrique pour s'assurer que les mesures de sécurité

sont respectées (les distances doivent tenir compte du balancement des lignes, avec d'éventuelles majorations de sécurité).

En termes d'exposition de la population aux champs électromagnétiques, les mesures de champs magnétiques réalisées montrent que les valeurs restent en dessous de la valeur de prudence de 0,4 µT. Compte tenu de la sensibilité de cet enjeu et des incertitudes scientifiques sur les enjeux sanitaires, l'autorité environnementale recommande de mettre en place un suivi des valeurs de champs magnétiques dans le temps, en s'articulant avec les mesures que peut financer RTE dans le cadre de la convention de partenariat signée entre RTE et l'association des maires de France (AMF).

Enfin, les nuisances autres que celles liées aux champs électromagnétiques n'ont pas été citées, par exemple les nuisances sonores ou visuelles.

### **Impacts liés aux déplacements**

Le trafic routier généré par le projet a été estimé de l'ordre de 147 à 177 véhicules/heure aux heures de pointe. D'après les résultats de l'étude de circulation, ce trafic supplémentaire devrait avoir peu d'impact sur le fonctionnement des carrefours étudiés. L'étude d'impact indique que si des problèmes étaient néanmoins identifiés après la réalisation du projet, une modification du carrefour à feux entre le boulevard de la Malibran et l'entrée du projet pourrait être envisagée (réajustement des temps de « vert »).

Des mesures favorables pour les cheminements doux (piétons et cycles) ont été prévues, avec la création de stationnement et d'abris pour les vélos et l'aménagement d'une coulée verte centrale à vocation publique, qui permettra notamment un accès facile à la gare, ce qui est apprécié.

Le projet prévoit l'aménagement d'environ 465 places de stationnement, dont 326 en extérieur et 139 en sous-sol, pour répondre aux besoins des nouveaux logements, des copropriétés voisines existantes et des commerces. Une soixantaine de places, publiques, seront affectées aux commerces et aux visiteurs, les autres parkings seront privatifs (accès avec barrière). L'étude d'impact ne présente ni justification sur le nombre de places prévues<sup>9</sup>, ni bilan sur la réorganisation du stationnement (nombre de places publiques ou privées supprimées ou créées par rapport à l'existant).

### **Impacts liés aux nuisances sonores**

L'étude acoustique a déterminé les isolements de façade nécessaires pour respecter les niveaux de bruit maximum à l'intérieur des locaux. Le plan masse ayant évolué depuis la réalisation de cette étude, l'étude d'impact indique que le maître d'ouvrage a prévu une mise à jour de ces conclusions.

L'autorité environnementale note qu'au-delà du respect de la réglementation, il aurait été intéressant de préciser comment le parti d'aménagement tient compte de la nécessité de limiter au maximum les nuisances sonores pour les futurs habitants (par exemple, orientation des façades, forme et implantation du bâti).

### **Impacts liés à la pollution des sols**

L'étude d'impact rappelle les conclusions de l'étude des sols, qui préconise que, dans le cas d'un réemploi sur site des terres présentant des dépassements en métaux lourds, il conviendra de les recouvrir de matériaux sains (enrobés, béton ou apport de 30 centimètres de terre végétale minimum), au vu des risques sanitaires potentiels liés à l'ingestion de ces terres. L'étude indique également que le maître d'ouvrage a prévu de réaliser les investigations complémentaires sur les lots 5 et 6 et de définir si nécessaire des mesures appropriées.

L'autorité environnementale note que, comme cela est mentionné dans l'étude (page 332, paragraphe relatif au suivi des mesures en phase de chantier), une évaluation du risque sanitaire résiduel sera réalisée à l'issue de travaux, après mise en place des mesures de gestion, pour confirmer la compatibilité finale du site avec l'usage futur.

<sup>9</sup> Hormis pour les lots 4, 5 et 6 pour lesquels il est indiqué qu'ils comprendront une place par logement.

### **Chantier**

Le dossier détaille les impacts liés à la réalisation du chantier. Hormis la prise en compte des lignes électriques (cf. remarque ci-dessus), des mesures adaptées pour limiter les nuisances, notamment concernant la circulation, les poussières, le bruit et les déchets, ont été proposées. Une charte de « chantier à faibles nuisances » sera mise en place, ce qui devrait garantir une mise en œuvre effective des mesures préconisées.

Le projet prévoit la démolition des bâtiments existants, dans lesquels les premiers diagnostics ont relevé la présence potentielle d'amiante. L'étude d'impact rappelle bien que les diagnostics spécifiques avant démolition seront réalisés et que les matériaux amiantés détectés seront retirés, conformément à la législation en vigueur.

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

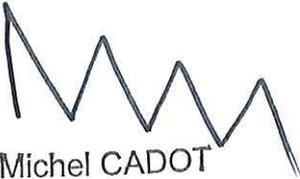
L'objectif du résumé non technique est de donner à un lecteur non spécialiste une vision synthétique de tous les sujets traités dans l'étude d'impact.

Le résumé non technique présenté pour le projet de réhabilitation du quartier de la Ferme d'Ayau est un peu long (une centaine de pages, pour une étude d'impact qui en compte environ 300), mais il est rédigé clairement, bien illustré et reprend de manière cohérente 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