



Mission régionale d'autorité environnementale

Île-de-France

**Avis en date du 16 janvier 2019  
de la Mission régionale d'autorité environnementale d'Île-de-France  
sur le projet de rénovation urbaine du Haut Mont-Mesly  
à Créteil (Val de Marne)**

**Synthèse de l'avis**

Le présent avis porte sur le projet de rénovation urbaine du Haut Mont-Mesly entrepris à Créteil par l'établissement public territorial « Grand Paris Sud Est Avenir » (GPSEA), rassemblant 16 communes du Val de Marne. Il est émis dans le cadre de la création d'une zone d'aménagement concerté (ZAC).

Sur une surface de 35 hectares, le projet vise à améliorer le cadre de vie d'une partie d'un grand ensemble construit dans les années 1950/1970 situé en quartier prioritaire de la ville (QPV), à diversifier et augmenter l'offre de logements et à proposer de nouveaux équipements publics. Il prévoit la construction d'environ 70 000 m<sup>2</sup> de surface de plancher (SDP) pour des bâtiments de hauteur maximale R+4 incluant 877 logements, des équipements publics (dont une école, une crèche et un équipement socio-culturel) et des commerces ainsi que des aménagements extérieurs (voies routières, piétonnes et cyclables, espaces verts, parcs, parking). Il inclut au préalable d'importantes démolitions (483 logements, dont plus de la moitié reste encore à réaliser).

Les principaux enjeux environnementaux identifiés par la Mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) pour ce projet concernent :

- la pollution des sols ;
- la gestion des eaux (nappe, eaux pluviales et assainissement) ;
- les déplacements, les stationnements, les nuisances et impacts associés aux circulations motorisées (bruit, qualité de l'air) ;
- le paysage et le cadre de vie ;
- la biodiversité.

Les principales recommandations de la MRAe portent sur les points suivants :

- actualiser l'étude d'impact quand le projet d'aménagement de l'Allée du Commerce aura été défini et mettre cette actualisation à la disposition du public ;
- clarifier et approfondir les données sur le parc de logements et sur la population résidant sur le site avant les premières démolitions et quantifier la densification qui sera opérée par le projet dans sa partie nord ;
- illustrer l'étude d'impact avec des documents plus facilement exploitables ;
- procéder à une analyse de la pollution des sols portant sur l'ensemble du site et s'assurer de la compatibilité des sols en place avec les usages projetés (crèche, école Camus, espaces verts) ;
- compléter par des mesures in situ, l'état initial de la qualité de l'air sur le site et approfondir l'évaluation de la qualité de l'air une fois le projet réalisé ;

- présenter une analyse paysagère du site, détailler le parti paysager du projet et approfondir l'analyse de l'impact du projet sur l'amélioration du cadre de vie des habitants (espaces verts publics et privés) ;
- compléter l'étude d'impact par une analyse de la biodiversité du site et de l'impact du projet sur la biodiversité et sur le renforcement des continuités écologiques ;
- approfondir l'étude d'impact sur les besoins de déplacement induits par le projet, notamment aux abords de la cité éducative, sur les offres de transport public et de stationnement prévues et sur les mesures retenues pour prévenir le stationnement illicite.

La MRAe a formulé par ailleurs d'autres recommandations plus ponctuelles, précisées dans l'avis détaillé ci-après.

*Avis disponible sur le site Internet de la Direction régionale et interdépartementale de l'environnement et de l'énergie d'Ile-de-France*

## Avis détaillé

### **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.

Par suite de la décision du Conseil d'État n°400559 du 6 décembre 2017, venue annuler les dispositions du décret n° 2016-519 du 28 avril 2016 en tant qu'elles maintenaient le préfet de région comme autorité environnementale, le dossier a été transmis à la MRAe.

Le projet de rénovation urbaine du Haut Mont-Mesly situé à Créteil (Val de Marne) 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°b<sup>1</sup>).

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

L'avis de l'autorité environnementale vise à éclairer le public, le maître d'ouvrage, les collectivités concernées et l'autorité décisionnaire 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.

Le présent avis est rendu dans le cadre de la création de la zone d'aménagement concerté (ZAC) du Haut Mont-Mesly à l'initiative de l'établissement public territorial (EPT) « Grand Paris Sud Est Avenir » au sein de la métropole du Grand Paris. Il porte sur l'étude d'impact datée de novembre 2018 et sur le projet tel que décrit dans le projet de dossier de création de la ZAC .

À la suite de la consultation du public, cet avis est un des éléments que l'autorité compétente prend en considération pour prendre la décision d'autoriser ou non le projet de création de la ZAC par l'établissement public territorial.

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

##### **1.3.1 Contexte du projet**

Le site du projet s'étend sur 35 hectares à Créteil (90 000 habitants) dans le département du Val-de-Marne, dans le quartier du Mont-Mesly (19 000 habitants, 7 500 logements, 86 hectares), grand ensemble édifié entre 1950 et 1970. Il s'étend à l'est de la commune, au nord est de ce quartier, à 500 m à l'est de la station Créteil Préfecture de la ligne 8 du métro, en bordure de quartiers pavillonnaires situés au nord et à l'est.

<sup>1</sup> Opérations d'aménagement dont le terrain d'assiette est supérieur ou égal à 10 ha, ou dont la surface de plancher au sens de l'article [R. 111-22](#) du code de l'urbanisme ou l'emprise au sol au sens de l'article R. \* 420-1 du code de l'urbanisme est supérieure ou égale à 40 000 m<sup>2</sup>. La présente opération porte sur un terrain de 35 ha et la surface de plancher prévue est de 69 370 m<sup>2</sup>.



*Plan de situation du projet du Haut Mont Mesly (El p.18)*

L'étude d'impact souligne la paupérisation du quartier prioritaire de la ville du Haut du Mont-Mesly (1 491 logements, dont 1 331 sont des logements locatifs sociaux<sup>2</sup>), le vieillissement et l'inadaptation aux besoins actuels des infrastructures (notamment des cheminements compliqués), l'inadéquation des logements aux besoins actuels (surfaces des logements trop petites, concentration des grands logements) et des commerces (faible visibilité et vacance commerciale importante), et la dégradation de l'image et de l'attractivité du quartier.

Le site du projet est doté d'équipements publics, notamment scolaires (école primaire Casalis restructurée en 2012, groupe scolaire maternel et primaire Camus datant de 1966, collège) et socio-culturels (maison de la jeunesse et de la culture...), dont certains doivent faire l'objet d'une démolition-reconstruction dans le cadre du projet.

Suite à des premières démolitions d'immeubles de logement, le site présente dans sa partie nord 4 hectares en friche depuis 2015.

Le projet de ZAC a fait l'objet d'une délibération du conseil de territoire « Grand Paris Sud Est Avenir » décidant d'initier la ZAC le 20 juin 2018<sup>3</sup>.

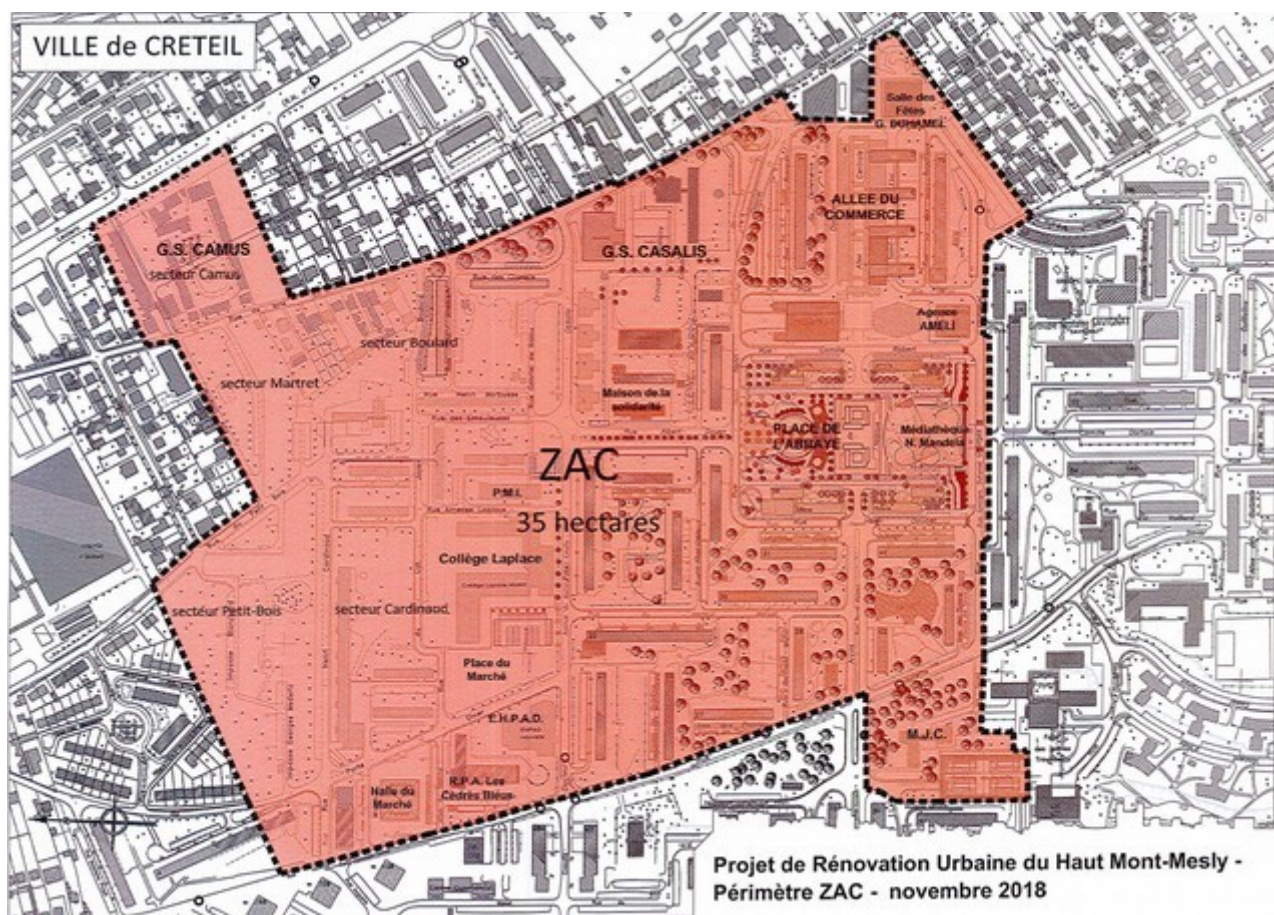
Il va permettre la mise en œuvre des opérations inscrites au nouveau programme de renouvellement urbain (NPNRU) du Quartier prioritaire de la ville dénommé « Haut du Mont-Mesly – La Hablette – ZA des Coteaux du sud ». Le projet participe sur la partie nord (Haut du Mont Mesly) de ce quartier prioritaire aux objectifs de ce programme de renouvellement urbain : réhabilitation des logements et amélioration du cadre de vie,

<sup>2</sup> Rapport de présentation p 11

<sup>3</sup> Le conseil de Territoire a pris l'initiative de la création d'une ZAC du projet de rénovation urbaine du Haut du Mont-Mesly et en a fixé les objectifs :

- Une densification maîtrisée de l'habitat au service d'une réelle mixité sociale,
- L'aménagement des voiries et autres espaces publics pour structurer le quartier, améliorer les déplacements des habitants et proposer un cadre de vie plus agréable et soucieux de la qualité environnementale,
- La rénovation d'équipements publics, et la réalisation d'un nouveau groupe scolaire,
- L'amélioration de l'offre et de la qualité des commerces de proximité.

densification de l'habitat, aménagement des voiries, rénovation d'équipements publics, amélioration des commerces de proximité (en rez-de-chaussée).

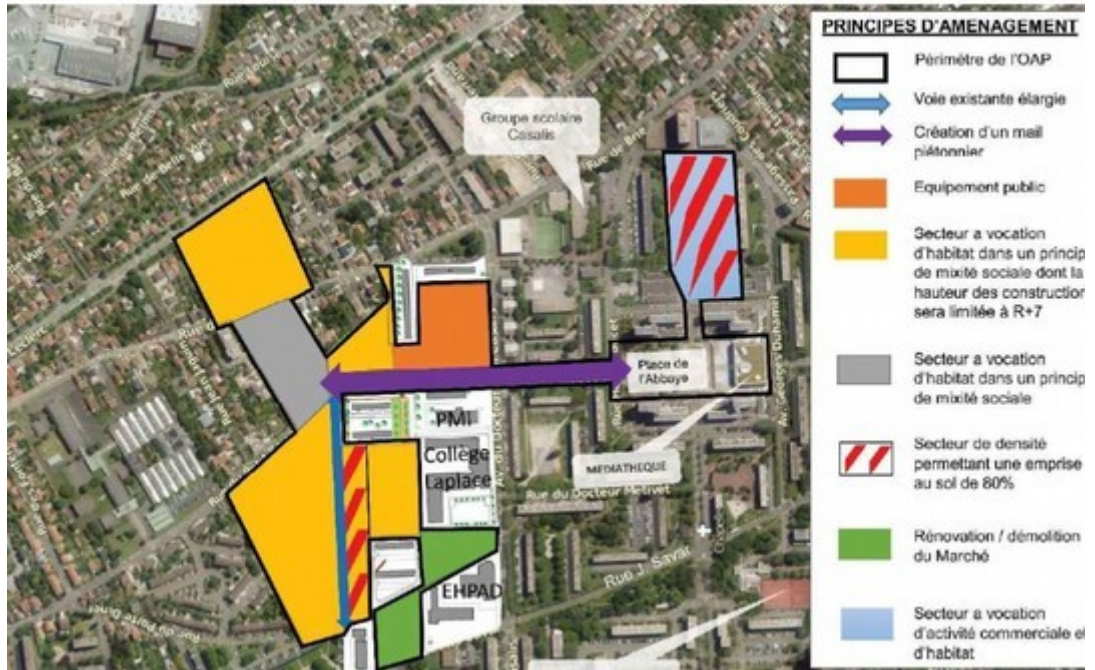


*Périmètre de la ZAC projetée (source : dossier de ZAC)  
(le Nord est à gauche du plan, les équipements publics existants et les secteurs  
d'intervention mentionnés dans l'avis y sont figurés )*

Le projet s'inscrit également dans l'orientation d'aménagement prioritaire (OAP) du Haut Mont-Mesly du plan local d'urbanisme (PLU) approuvé par délibération du conseil municipal de Créteil le 4 octobre 2004. L'objet de la dernière modification du PLU de septembre 2018 concernait la création d'une OAP spécifique sur le secteur du Mont-Mesly qui porte principalement sur la partie nord de la future ZAC et sur l'Allée du Commerce (schéma reproduit ci après).

*Avis de la MRAe Ile-de-France en date du 16 janvier 2019 sur le projet de création de la zone  
d'aménagement concerté de rénovation urbaine du Haut Mont-Mesly situé à Créteil (Val de Marne)*

Figure 88 : OAP du site du Haut Mont-Mesly (source : PLU de Créteil)



Le projet entend répondre aux objectifs et enjeux suivants :

- offrir une meilleure qualité de vie aux habitants, en renforçant l'identité paysagère, en améliorant le cadre de vie et en participant à au désenclavement du quartier,
- apporter une plus grande mixité sociale avec une offre de logements diversifiée,
- dynamiser l'activité du quartier avec de nouveaux équipements publics et une offre commerciale de proximité.



Vue aérienne du site du projet du Haut du Mont Mesly (EI, première de couverture)  
(vue vers le nord, avec au premier plan la médiathèque et la place de l'Abbaye)

### 1.3.2 Description du projet

Le projet de rénovation prévoit la construction de 69 370 m<sup>2</sup> de surface de plancher (SDP) de logements collectifs et individuels, d'équipements publics et de commerces, ainsi que des aménagements extérieurs (voies et espaces verts). Il inclut au préalable d'importantes démolitions.



*Plan masse indicatif du projet (source : étude d'impact, p 196)  
(le nord est à gauche, l'absence de légende rend incertaine la lecture de ce plan : Les nouveaux immeubles de logement sont probablement ceux en orange vif)*

Le projet prévoit les constructions suivantes :

- 877 logements (p.208)<sup>4</sup> soit 59 320 m<sup>2</sup> de surface de plancher (SDP) <sup>5</sup>:
  - répartis dans quelques maisons de ville et principalement dans des bâtiments en R+3 et R+4 ;
  - dont 60 % en accession à la propriété (555 logements, avec un objectif de 30 % en accession sociale), 20 % en locatif intermédiaire (131 logements) et 20 % de locatif social (169 logements)
  - sur plusieurs secteurs au sein du périmètre de la ZAC : principalement sur la » partie nord-ouest du site (secteurs « Petit Bois » et « Cardinaud » autour de la rue Cardinaud) et sur sa partie nord-est (secteurs Martret et Boulard et secteur Camus qui borde la RD19 à l'emplacement de l'actuel groupe scolaire) et pour 53 logements sur sa partie sud-est (secteur de l'Allée du Commerce) ;
- des commerces (1 790 m<sup>2</sup> de SDP) : principalement la reconstruction de l'Allée du Commerce et quelques commerces en pieds d'immeubles aux abords du marché ;
- au nord du site la reconstruction de la halle de marché au- dessus de deux niveaux en sous-sols de parking public (120 places) ;

<sup>4</sup> Sauf précision contraire, les pages citées sont celles de l'étude d'impact incluse dans le projet de dossier de création de la ZAC communiqué à la MRAe

<sup>5</sup> Mais « environ 850 logements » p.192 pour « 70 000 m<sup>2</sup> de SDP environ » p 188 : rédactions à harmoniser

- Une « cité éducative » (6 500 m<sup>2</sup> de SDP) : déplacement à proximité du groupe scolaire Casalis du groupe scolaire Camus dont l'emprise est libérée pour des logements et construction d'une crèche multi-accueil de 60 berceaux avec un relais d'assistantes maternelles ;
- Un équipement socio-culturel (2 500 m<sup>2</sup> de SDP) en R+3, regroupant des structures existantes (Maison de la solidarité, Maison de la jeunesse et de la culture et cinéma de la Lucarne)
- une maison des seniors (dimensions non précisées) à la place de l'actuelle Maison de la Solidarité ;
- Une salle polyvalente de quartier (350 m<sup>2</sup> de SDP) ;
- 120 places publiques (mentionnées ci avant) sous la halle de marché et 986 places en sous-sol d'immeubles<sup>6</sup> pour lesquelles le nombre de niveaux et la profondeur des sous-sols ne sont pas précisés.

La reconstruction de l'Allée du Commerce (dernière phase du projet) a fait l'objet d'un schéma d'intention présenté p 207 dans l'étude d'impact. L'étude d'impact précise que « *le schéma d'intention ne répondant pas suffisamment aux enjeux du quartier durable, une nouvelle étude pourrait être conduite afin d'élaborer un autre projet, plus ambitieux, permettant une intégration plus harmonieuse au quartier, en lien avec la restructuration de la Place de l'Abbaye. Ce nouveau projet se déclinerait autour d'une nouvelle offre diversifiée de logements, de commerces et d'activités de proximité.* »

La MRAe note que cette composante du projet ne répond pas suffisamment aux enjeux d'un quartier durable, et que les raisons de ce constat ne sont pas explicitées dans l'étude d'impact. Ainsi l'étude d'impact, l'avis de la MRAe puis la consultation du public avant la création de la ZAC porteront sur une variante d'une partie du projet qui *in fine*, comme l'indique l'étude d'impact, ne devrait pas être retenue.

***La MRAe recommande d'actualiser l'étude d'impact quand le projet d'aménagement de l'Allée du Commerce aura été défini et de mettre cette actualisation à la disposition du public***

Les aménagements extérieurs programmés sont les suivants :

- 6 nouvelles voies afin de desservir les nouveaux îlots de logements, mise en double sens de circulation de la rue du Commandant Joyen Boulard (voie est/ouest actuellement en sens unique), et élargissement de la rue Saint-Exupéry ;
- un grand mail piétonnier et paysager nord-sud, de la place de l'Abbaye au sud jusqu'au futur équipement socio-culturel au nord, reliant les grands équipements du quartier (médiathèque, collège, cité éducative,...) ;
- des nouveaux mails piétonniers et cyclables aux abords des nouvelles constructions ;
- restructuration et réaménagement paysager de la place de l'Abbaye ;
- création de deux parcs publics, parc Mévivet et parc à l'emplacement de l'actuelle Maison de la Jeunesse et de la Culture (superficies non précisées) et restructuration du square « Petit Bois » (3 300 m<sup>2</sup>) ;
- au moins 210 places de parking publics aériens (190 places dans les secteurs de nouveaux logements ; 20 places près de l'Allée du commerce ; un dépose minute près de la crèche).

Le projet inclut des démolitions préalables importantes (EI p.223) :

- 9 immeubles totalisant 485 logements, dont 4 immeubles (218 logements) déjà démolis entre 2012 et 2015, et cinq immeubles (267 logements) restant à démolir après relogement des familles ;
- 19 locaux commerciaux ;

<sup>6</sup> Selon le tableau de phasage du projet, p 208



- Maison de la jeunesse et de la culture, cinéma, Maison de la solidarité, école maternelle Casalis (sans précision sur l'étendue des démolitions), école primaire Camus en totalité.

La durée des travaux est estimée à une dizaine d'années, avec 4 phases de livraison des immeubles de logements, entre 2022 et 2024.

Certains éléments ne sont pas repris dans l'évaluation des coûts du projet (travaux de démolition à l'école Casalis, désamiantage de l'école Camus).

L'étude d'impact (contrairement au rapport de présentation) ne rappelle pas les interventions déjà réalisées dans le quartier du Mont-Mesly sur l'habitat (1420+907 logements réhabilités ou en cours de réhabilitation), l'aménagement et les équipements.

***La MRAe recommande de préciser les travaux et aménagements déjà réalisés sur le site ainsi que la consistance du projet (notamment les démolitions, les sous-sols et les stationnements prévus)***

#### 1.4 La présentation de l'étude d'impact

La compréhension du document est rendue difficile par l'absence de légende pour de nombreux plans rendant leur interprétation hasardeuse à partir du seul texte voisin.

La programmation envisagée de la ZAC, document de synthèse reproduit p 208, est difficile à comprendre du fait de la réduction de la taille de ce document, de l'emploi de sigles qui ne sont pas explicités et de l'absence de lien avec les plans qui figurent par ailleurs dans l'étude d'impact.

***La MRAe recommande d'illustrer l'étude d'impact avec des documents plus facilement exploitables (annotations claires, présence de légendes, formats plus lisibles).***

## **2. L'analyse de l'état initial du territoire et les enjeux environnementaux du projet**

Pour la MRAe, les principaux enjeux environnementaux à prendre en compte par ce projet sont :

- la pollution des sols ;
- la gestion des eaux (nappe, eaux pluviales et assainissement) ;
- les déplacements, les stationnements, et les nuisances associées aux déplacements motorisés (bruit, qualité de l'air) ;
- le paysage et le cadre de vie ;
- la biodiversité.

L'état initial précise que 964 ménages résidaient sur le Haut Mont-Mesly en 2006 (soit avant les démolitions engagées) regroupant 3042 personnes (p 67). Il fait également état de 655 logements (p 68). Ces deux chiffres paraissent difficilement compatibles et une clarification paraît nécessaire sur le nombre de logements et d'habitants présents dans le périmètre du projet avant les premières démolitions<sup>7</sup>.

La quasi-totalité des informations apportées sur les logements et la population comparent le quartier du Mont-Mesly à l'ensemble de la commune de Créteil et ne permettent pas

<sup>7</sup> Le chiffre de 6 772 résidences principales indiqué p 70 dans un zoom sur le Haut Mont-Mesly correspond probablement à l'ensemble du quartier du Mont-Mesly. Les chiffres de 1 420 + 907 logements réhabilités figurant dans le rapport de présentation p 13 portent probablement sur un ensemble excédant le site du projet.

d'appréhender ces éléments pour le seul site du projet (Haut Mont-Mesly) ni sa spécificité par rapport au reste du quartier pouvant justifier que le projet porte sur cette partie du grand ensemble.

**La MRAe recommande de clarifier et si possible d'approfondir les informations apportées sur le parc de logements et sur la population résidant sur le site du projet avant les premières démolitions.**

#### **a) Les sites et sols pollués**

L'étude d'impact constate l'absence de site pollué recensé dans les bases de données BASOL et BASIAS<sup>8</sup> sur le secteur du projet, et présente une carte des sites répertoriés à proximité, sans en faire l'analyse. La MRAe note qu'une dizaine de sites sont répertoriés dans la base de données BASIAS (dont un ancien garage à quelques mètres des limites du projet) et que deux sites de pollution sont présents dans un périmètre de 700 m autour du cœur du projet.

L'étude d'impact présente les conclusions d'un diagnostic de pollution des sols (de 2014) qui ne couvre qu'une partie réduite du site (parcelle Rue du Petit Bois – Rue Henri Cardinaud) où des démolitions sont intervenues. Ce diagnostic conclut à de légères anomalies dues aux métaux lourds et à la nécessité d'évacuer les remblais en installation de stockage de déchets inertes (ISDI, Classe III) et partiellement en classe II. L'étude d'impact précise p 168 que « *les autres secteurs d'études pourront également faire l'objet de diagnostic de pollution des sols.* »

L'étude ne justifie pas les raisons de la délimitation de la zone d'investigation ni le choix de limiter les profondeurs des sondages.

La présence constatée localement d'anomalies en métaux lourds, alors que le projet comporte notamment la relocalisation d'un groupe scolaire, la réalisation d'une crèche et l'aménagement d'espaces verts, justifie pour la MRAe un approfondissement de l'état des lieux sur la pollution des sols en mettant notamment en œuvre les dispositions de la circulaire du 8 février 2007 relative à l'implantation sur des sols pollués d'établissements accueillant des populations sensibles.

**La MRAe recommande de procéder à une analyse de la pollution des sols portant sur l'ensemble du site du projet et de s'assurer de la compatibilité des sols en place avec les usages projetés, en particulier au droit des établissements accueillant des populations sensibles (école, crèche) ainsi que des espaces verts projetés**

#### **b) Les zones humides, la gestion des eaux pluviales**

L'étude d'impact indique (p 134) que le site, dans sa partie nord-est actuellement occupé par le groupe scolaire Camus, intercepte une enveloppe de classe 3 de la cartographie des enveloppes d'alerte de zones humides publiée par la DRIEE<sup>9</sup>. L'absence de végétation spontanée sur ce secteur a été constatée. Des investigations pédologiques ont été réalisées<sup>10</sup> et l'analyse conclut en la présence de sols remaniés, sans trace d'hydromorphie et donc à l'absence de zone humide.

<sup>8</sup> BASOL : Base de données sur les sites et sols pollués ou potentiellement pollués appelant une action des pouvoirs publics, à titre préventif ou curatif

BASIAS : Base de données des anciens sites industriels et activités de services

<sup>9</sup> Les zones humides de classe 3 correspondent à des secteurs pour lesquels les informations existantes laissent présager une forte probabilité de présence d'une zone humide, qui reste à vérifier et dont les limites sont à préciser.

<sup>10</sup> Conformément à la note technique du 26 juin 2017 relative à la caractérisation des zones humides

L'étude d'impact indique que le site est actuellement très imperméabilisé, mais ne quantifie pas cette imperméabilisation, ce qui rend ensuite difficile l'appréciation de l'effet du projet sur le ruissellement des eaux pluviales .

### **c) Les déplacements et les pollutions et nuisances associées aux déplacements motorisés**

#### **Les transports collectifs**

L'étude d'impact présente les transports en commun desservant la ville de Créteil, à savoir : trois stations de RER et de métro et plus de 15 lignes de bus. Le site est concerné directement par la station Créteil Préfecture de la ligne 8 du métro située à 500 mètres du projet et par 6 lignes de bus (104, 117, 181, 217, 281 et 308 ).

Les projets de transport inter-banlieue, participant à l'accessibilité de la ville, sont également présentés :

- sur le site, le terminus place de l'Abbaye, du projet de bus Est Trans Val de Marne (TVM) (sans indication de la date prévue de mise en service, qui était initialement prévue en 2017 : cf p 103) ;
- à 2 km, la gare de Créteil L'Echat pour la future ligne 15 du Grand Paris Express (prévue en 2025) ;
- à 1 km, la station Créteil-Pointe du Lac pour le futur Téléval, transport par câble, de type téléphérique (prévu en 2023).

#### **Les circulations routières**

La ZAC est accessible par la RD1 à moins de 1 km à l'ouest et par la RD19 à moins de 1 km à l'est. La ZAC est desservie par les rues Georges Duhamel au sud, la rue Juliette Savar à l'ouest, les rues Henri Cardinaud et la rue Charrier au nord, et la rue de Brie à l'est.

L'étude du trafic (véhicules légers et poids lourds, comptages réalisés en 2015) figurant dans l'étude d'impact présente une incohérence : les trafics moyens journaliers annoncés en véhicules/heure sont plus de 10 fois plus élevés que les relevés en heure de pointe. Sur certains axes, le trafic atteindrait en moyenne 8 000 véhicules/heure (page 96 de l'étude d'impact), ce chiffre paraît très important<sup>11</sup>.

L'étude affirme que les circulations sont fluides mais ne présente pas de comparaison entre les capacités théoriques des voies et les comptages réalisés. Les comptages sur la rue Henri Matisse qui donne accès au site du projet à partir de la RD1 (plus de 5 000 véhicules/jour dans un sens) sont importants pour une voie avec feux et rétrécissement en 2 x 1 voie : il n'est donc pas impossible que la rue soit proche du seuil de saturation en heure de pointe.

La cohérence des données de trafic automobile mérite d'être vérifiée.

#### **Les circulations douces**

L'étude d'impact constate que les cheminements piétons sont généralement confortables et en bon état le long des axes de desserte secondaire. En revanche, les voies de desserte locale présentent un état dégradé et sont encombrées par du stationnement illicite, ce qui se traduit par la constitution de chemins plus courts pour les piétons à travers des espaces verts, qui s'en trouvent dégradés.

Aujourd'hui, peu d'aménagements cyclables existent sur le secteur.

L'étude d'impact indique également que le secteur propose peu d'aménagements pour les personnes à mobilité réduite (PMR) et que certaines traversées de voie ne répondent pas aux normes applicables.

<sup>11</sup> Il est possible qu'une erreur de rédaction ait porté sur l'unité retenue pour présenter les trafics journaliers, ces chiffres étant probablement à lire en véhicules/jour.

### **Le stationnement**

Une demande plus importante que l'offre en matière de stationnement a été relevée, et de nombreux stationnements illicites ont été dénombrés.

Sur la base d'une étude de stationnement très documentée, l'étude d'impact indique que le taux d'occupation global en journée des places de stationnement sur l'ensemble du site d'étude, pour la plupart d'usage non réglementé, s'élève à 93 %, dont 11 % de stationnement illicite. Toutefois, il existe une disparité entre la partie nord du site d'étude (stationnement résidentiel dominant), et la partie sud où la saturation est observée (stationnement également lié aux équipements et aux services) .

### **Le bruit**

La partie relative au bruit de l'état initial de l'étude d'impact est de bonne qualité. Elle comporte des campagnes de mesures pertinentes et bien illustrées complétées d'un modèle numérique permettant de quantifier l'ambiance sonore dans la zone. Il apparaît que les niveaux sonores dans la zone d'étude varient de 52 à 63,4 dB(A) pour la période diurne et de 46,4 à 57,2 dB(A) pour la période nocturne correspondant à une ambiance sonore urbaine modérée à relativement calme.

Deux ambiances sonores se distinguent dans le quartier du Haut Mont-Mesly. Plus on s'éloigne des axes de voiries secondaires (avenue P. Casalis, rue J. Savar, rue de Brie et avenue G. Duhamel), plus l'environnement sonore est calme. À proximité des axes secondaires (RD19 classé en catégorie 4<sup>12</sup>), les niveaux sonores de jour sont compris entre 60 et 65 dB(A) correspondant à un environnement sonore modéré.

### **La qualité de l'air**

L'étude d'impact est très succincte sur cet enjeu. Elle présente un tableau (non légendé) dressant un « bilan des émissions annuelles pour la commune de Créteil », puis un commentaire fondé sur l'indice Citeair. Sur l'ensemble de la commune, la qualité de l'air est relativement bonne, avec 286 jours où l'indice Citeair est faible ou très faible. Elle note que les secteurs les plus émetteurs sont le résidentiel et le tertiaire, ainsi que le trafic routier.

Cette approche méthodologique concernant la qualité de l'air est insuffisante, les analyses et résultats présentés ne permettant pas d'avoir une qualification pertinente de l'enjeu sur le site et un état initial exploitable. Pour la MRAe, la qualité de l'air doit, être présentée à l'aide de mesures de concentrations volumiques de polluants ciblés afin d'être comparée aux valeurs de référence sanitaires. Ces mesures permettent de déterminer les éventuels polluants problématiques. Il convient ensuite, le cas échéant, d'identifier leurs origines et les moyens de réduire l'exposition à ces polluants dans le projet.

La classification de cet enjeu comme « faible » ne peut être justifiée par les seuls éléments produits, à savoir le bilan des émissions annuelles pour l'ensemble de la commune de Créteil (estimations faites en 2014 pour l'année 2012). Des données plus récentes sont par ailleurs en la matière disponibles<sup>13</sup>.

Des mesures sur site paraissent nécessaires

<sup>12</sup> Une voie classée en catégorie 4 du classement sonore des infrastructures routières institue une servitude sur une bande de 30 mètres de part et d'autre de la voie. (listes fixées par les arrêtés N° 108 et N°0109 du 20 mai 2003, n° 2005-DDE-SEPT-085 du 28 février 2005 et N°2005-DDE-SEPT-0331 du 20 décembre 2005 relatifs aux classements sonores des infrastructures de transport terrestre sur la commune de Créteil et dans le département du Val de Marne)

<sup>13</sup> Airparif a publié des rapports plus récents : « qualité de l'air en 2013 dans le Val-de-Marne » en octobre 2014, « Surveillance et information sur la qualité de l'air dans le Val-de-Marne en 2014 » en octobre 2015 et « émission de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre – Val-de-Marne – données 2012 » en février 2016.

***La MRAE recommande de compléter par des mesures in situ, l'état initial de la qualité de l'air sur le site du projet .***

#### **d) Le paysage et la biodiversité**

L'étude d'impact illustre avec des photographies la diversité des espaces publics et note le fort caractère paysager du site, sans toutefois en fournir une analyse paysagère détaillée

Les espaces libres, nombreux, sont plantés d'arbres qui atteignent la hauteur des constructions courantes et offrent un cadre végétal de qualité.

***La MRAe recommande de compléter l'étude d'impact par une analyse paysagère du site, au regard notamment des espaces verts et alignements d'arbres existants et de l'ambition du projet de renforcer son identité paysagère.***

L'étude d'impact fait état de la richesse de la ville de Créteil en espaces verts et aquatiques et de ses éléments de la trame verte et bleue, dont une zone naturelle d'intérêt écologique faunistique et floristique (ZNIEFF) de type I « friche du lac de Créteil » à l'ouest du lac de Créteil.

Elle souligne l'importance des espaces verts du site : nombreux espaces publics (squares, voies plantées, parterres), espaces végétalisés en cœur d'îlot ou de résidences, auxquels s'ajoutent quatre hectares en friche depuis 2015 suite à des démolitions.

Dans l'aire d'étude, le schéma régional de cohérence écologique (SRCE) n'identifie aucun élément participant à la trame verte et bleue de l'Ile-de-France. L'étude d'impact ne comporte pas d'analyse des continuités écologiques à l'échelle locale.

L'étude d'impact précise que, la zone d'étude étant située en zone urbaine, elle n'abrite pas d'espaces végétalisés « naturels ». Elle s'appuie sur des visites de terrains (2015) et des photographies pour conclure, au regard du site et de son caractère fortement anthropisé, à l'absence de flore et de faune remarquables. La biodiversité spécifique du site n'est cependant pas répertoriée en l'absence d'inventaire de terrain.

***La MRAe recommande de compléter l'étude d'impact par une analyse de la biodiversité présente, notamment dans les espaces verts et les friches qui seront impactés par le projet et de décliner à l'échelle du projet les éléments d'analyse produits à l'échelle de la commune pour les continuités écologiques.***

#### **e) Les risques naturels**

Le site du projet est peu sensible au risque de remontée de nappe, la nappe étant localisée par des études géotechniques entre 4,4 et 7,3 mètres. L'étude d'impact précise que le niveau de la nappe peut interférer avec le projet (parkings en sous-sol).

L'étude d'impact identifie des enjeux liés à l'aléa fort de retrait gonflement des argiles et confirmé par le classement du site en zone B1 (aléa fort) du plan de prévention du risque de mouvements de terrain et indique que des études géotechniques préalables seront menées ultérieurement et des prescriptions spécifiques édictées pour les bâtiments.

#### **f) Les risques industriels et technologiques**

L'étude d'impact mentionne le risque lié au transport de matières dangereuses sur la RD19 en bordure nord-est du site du projet.

### **3. La justification du projet et l'analyse des impacts environnementaux et des mesures pour les éviter, réduire ou compenser**

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

Les éléments mis en avant dans l'étude d'impact pour justifier le projet sont essentiellement d'ordre socio-économique, et résultent de l'objectif de renouvellement urbain poursuivi : diversification des logements et densification, nouvelle offre commerciale, modification de l'offre de service public. L'historique du projet est présentée. Le renforcement de l'identité paysagère du site, la facilitation et la sécurisation des modes de déplacements sont également mis en avant. Ces enjeux sont correctement exposés dans l'étude d'impact.

L'étude d'impact ne présente pas les variantes d'aménagement qui ont pu être envisagées, sauf pour la localisation du groupe scolaire Camus, et les raisons du choix opéré, eu égard notamment aux enjeux environnementaux et sanitaires, alors qu'en application de l'article R.122-5 alinéa II-7° du code de l'environnement, l'étude d'impact doit présenter « *une description des solutions de substitution raisonnables qui ont été examinées par le maître d'ouvrage, en fonction du projet proposé et de ses caractéristiques spécifiques, et une indication des principales raisons du choix effectué, notamment une comparaison des incidences sur l'environnement et la santé humaine* ».

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

Le projet comporte la démolition de 483 logements et la construction de 877 logements pour l'essentiel (824) dans la partie nord du site, le reste étant construit le long de l'Allée du Commerce (53). L'accroissement du nombre de logements et de la population et la densification du nombre de logements porte essentiellement sur la partie nord du site (étendue aux emprises de l'actuel groupe scolaire Camus). Une quantification de cette « densification maîtrisée » par rapport à l'existant avant les premières démolitions paraît nécessaire pour bien appréhender à la fois les impacts du projet et la population concernée.

***La MRAe recommande de quantifier la densification qui sera opérée par le projet dans sa partie nord.***

##### **a) Les sites et sols pollués**

Comme indiqué au § 2a ci avant la pollution des sols n'a pas été analysée sur l'ensemble du site. Au regard de l'implantation d'espaces publics et d'établissements accueillant des populations sensibles, l'enjeu de la pollution de sols nécessite des approfondissements

***La MRAe recommande de compléter l'évaluation des incidences du projet sur l'exposition à des sols pollués, de justifier l'emplacement retenu pour la crèche et l'école Camus et au besoin de présenter les mesures retenues pour éviter ou réduire une éventuelle exposition des populations sensibles à ces risques.***

##### **b) La gestion des eaux**

L'étude d'impact présente la compatibilité du projet avec le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) Seine Normandie 2016-2021<sup>14</sup> et avec le schéma d'aménagement et de gestion des eaux (SAGE) Marne Confluence (qui concerne une partie seulement du projet) ainsi que la prise en compte du schéma régional de cohérence écologique (SRCE). Toutefois, l'analyse reste très succincte et consiste à lister les dispositions de ces documents.

<sup>14</sup>La MRAe attire l'attention sur l'annulation du SDAGE 2016-2021 par décision du tribunal administratif du 19/12/2018 : le SDAGE antérieur est désormais opposable

L'étude d'impact indique qu'une étude hydraulique sera réalisée pour définir les moyens les plus adaptés de gestion des eaux pluviales durant les travaux, puis en phase opérationnelle, et qu'un programme d'études sera engagé pour définir le projet d'assainissement.

D'importantes modifications, seront opérées dans le cadre du projet sur les réseaux d'eau potable, et de défense incendie.

L'étude d'impact identifie que des rabattements de nappe seront sans doute nécessaires en phase chantier et que la réinjection en nappe sera privilégiée.

L'éventuel effet barrage des nouvelles constructions sur l'écoulement des eaux souterraines n'est pas abordé dans l'étude d'impact.

L'étude d'impact prévoit une imperméabilisation de 70 % de l'emprise du projet, mais le taux actuel d'imperméabilisation n'étant pas précisé dans l'étude d'impact, il est difficile d'apprécier son évolution. Un projet de rénovation urbaine ne doit pas pour la MRAe conduire à une augmentation des volumes globaux de ruissellement rejetés aux réseaux de collecte mais au contraire à leur réduction.

L'étude d'impact précise que des études sont en cours pour la gestion des eaux pluviales tant pour la phase travaux que pour la phase exploitation et que des techniques de gestion alternatives des eaux pluviales (noues enherbées, bassins de rétention) sont prévues. Il est indiqué que des rejets d'eaux pluviales à débit régulé sont également prévus dans le réseau.

La carte du bilan de l'infiltrabilité en sous-sol issue du zonage pluvial départemental montre que ce secteur est situé dans une zone où l'infiltration n'est *a priori* ni souhaitable ni recommandée.

Par ailleurs, le territoire du Val-de-Marne est classé par le ministre chargé de la santé au niveau 1 du plan anti-dissémination de la dengue, du chikungunya et du zika par le moustique tigre (*Aedes albopictus*) depuis le 20 novembre 2015.

Les maîtres d'ouvrage, puis les maîtres d'œuvre et entrepreneurs de travaux publics et privés doivent prendre toutes les mesures pour éviter la création de gîtes larvaires ou les supprimer le cas échéant, conformément à l'arrêté préfectoral n° 2018/1846 du 29 mai 2018.

Au vu de ces éléments, des compléments sont attendus sur l'imperméabilisation des sols et la gestion des eaux pluviales .

***La MRAe recommande d'approfondir l'analyse de la gestion des eaux pluviales, et des mesures prises pour limiter l'impact du ruissellement induit par le projet .***

Le dossier indique que certains programmes qui seront réalisés dans le cadre du projet sont susceptibles de devoir faire l'objet de dossiers loi sur l'eau au titre des articles L214.1 à L214.6 du Code de l'Environnement.

Or pour la MRAe, un dossier global doit être déposé pour l'ensemble du projet, en incluant les parties publiques et les parties privées dans le périmètre de la ZAC .

Compte tenu de la surface du projet (35 ha), le dossier serait *a minima* soumis à autorisation environnementale au titre de la rubrique 2.1.5.0<sup>15</sup>. Sont également

<sup>15</sup> Rubrique 2.1.5.0 de la nomenclature des installations, ouvrages, travaux et activités (IOTA) : rejet d'eaux pluviales dans les eaux douces superficielles ou sur le sol ou dans le sous-sol, la surface totale du projet, augmentée de la surface correspondant à la partie du bassin naturel dont les écoulements sont interceptés par le

potentiellement concernés par l'établissement d'un dossier d'autorisation environnementale, les piézomètres implantés sur le site, les prélèvements d'eaux souterraines et la réinjection d'eaux souterraines.

### **c) Les déplacements et les nuisances et pollutions associées aux déplacements motorisés**

Le développement des transports collectifs (notamment des transports inter-banlieue) attendus sur la commune, et plus particulièrement sur le site du projet et à ses abords, sont susceptibles de faciliter les déplacements des habitants du quartier du Haut du Mont-Mesly.

Le projet, à travers un nouveau maillage des itinéraires dédiés, favorisera les modes actifs de déplacement. Le projet comporte des aménagements cyclables (mail et voie partagée) mais l'étude d'impact ne présente pas de création de stationnement pour les vélos. Il convient de compléter l'étude d'impact sur ce point.

Le projet améliorera l'accessibilité des personnes à mobilité réduite (PMR). Toutefois, le stationnement illicite est susceptible de perdurer et, par conséquent, de limiter cette accessibilité.

L'étude d'impact prévoit un trafic de plus de 2 000 véhicules supplémentaires générés par jour par le projet. Elle conclut que les infrastructures routières sont suffisantes pour absorber cette augmentation, alors qu'elle prévoit une augmentation de 11 % du trafic sur la rue Henri Matisse. Il conviendrait d'affiner cette affirmation, car la capacité de la rue Henri Matisse paraît limitée et devoir le rester (cf supra).

L'étude d'impact indique que des effets positifs sur la limitation des déplacements par véhicules particuliers sont attendus des aménagements de parcours piétonniers et cyclables, sans présenter une analyse précise de cette évolution. Les schémas fournis dans l'étude d'impact, trop petits et non légendés, ne sont pas exploitables (EI p.234 et 236).

Les déplacements, notamment automobiles autour de la cité éducative (école et crèche) ne sont pas analysés, de même que l'impact éventuel des bruits extérieurs induits par ces déplacements sur les populations sensibles fréquentant ces établissements.

#### ***La MRAe recommande d'approfondir l'analyse des déplacements routiers générés par le projet notamment aux abords de la cité éducative.***

L'environnement sonore après réalisation du projet à l'horizon 2025 présente, selon l'étude de bruit réalisée, des niveaux sonores élevés en période diurne au droit des bâtiments qui seront situés en bordure de la rue de Brie et de la RD19 (supérieur à 65 dB(A)). Pour les autres nouveaux bâtiments, l'environnement sonore restera modéré avec des niveaux sonores en période diurne inférieurs à 65 dB(A).

Il apparaît ainsi, au vu de l'étude d'impact que la réalisation du projet générera des niveaux sonores supérieurs à la situation actuelle. La principale mesure de réduction proposée est d'adapter l'isolation acoustique des bâtiments, ce qui présente des limites dans la mesure où, fenêtres ouvertes, ou dans l'espace public les nuisances peuvent rester importantes.

Une autre implantation des bâtiments concernés, en bordure de la rue de Brie et de la RD19, susceptible de réduire l'exposition au bruit, mérite pour la MRAe d'être envisagée, en particulier lorsqu'il s'agit de logements.

projet, étant :

1° Supérieure ou égale à 20 ha (A) ;

2° Supérieure à 1 ha mais inférieure à 20 ha (D).



Aucune prévision ou modélisation de la qualité de l'air une fois le projet réalisé n'est présentée dans l'étude d'impact. Celle-ci considère que comme il « *s'inscrit dans un secteur déjà urbanisé, le projet aura un impact faible* ». Or pour la MRAe l'augmentation globale du trafic automobile sur les voies existantes est susceptible d'entraîner une détérioration locale de la qualité de l'air à la quelle une population accrue serait exposée.

***La MRAe recommande d'approfondir l'étude de la qualité de l'air une fois le projet réalisé, notamment au regard de la nouvelle population accueillie, de caractériser l'éventuel impact du projet et de présenter le cas échéant les mesures d'évitement ou de réduction de cet impact.***

Le projet prévoit la construction de nouveaux espaces de stationnement et des déposes minute qui devraient contribuer à réduire les problèmes de stationnements illicites. Néanmoins, ces problèmes ont été majoritairement observés sur la partie sud du projet où seules 20 nouvelles places sont prévues Allée du Commerce ainsi que quelques déposes minute

***La MRAE recommande d'approfondir l'étude d'impact sur les besoins de déplacement induits par le projet, sur les offres de transport public et de stationnement prévues et sur les mesures retenues pour prévenir le stationnement illicite.***

#### **La contribution du projet à la lutte contre le changement climatique**

Le quartier est déjà actuellement raccordé au réseau de chaleur urbain.

L'étude d'impact conclut à la pertinence économique et environnementale du maintien de la solution de raccordement au réseau de chaleur urbain de Créteil (SCUC société de chauffage urbain de Créteil -(chauffage et eau chaude sanitaire), sur la base d'une première approche de faisabilité technique et de comparatif technico-économique et environnemental, comparant divers scénarios de chauffage.

#### **d) Le paysage, le cadre de vie et la biodiversité**

L'étude d'impact affiche les ambitions du projet pour renforcer l'identité paysagère et le cadre de vie :

- améliorer la qualité des entrées du quartier et des dessertes des équipements, commerces et résidences ;
- résidentialiser les voies à vocation de dessertes résidentielles et les espaces verts d'usage privé en conservant le caractère paysager et ouvert du quartier ;
- créer de nouveaux espaces verts à usage public ;
- créer un maillage connecté pour assurer des continuités des routes, des voies piétonnes et des continuités paysagères ;
- recomposer des places publiques et les relier entre elles par des mails piétons.

L'étude d'impact conclut, sans l'étayer, à l'influence positive attendue du projet sur le caractère paysager du quartier, en particulier grâce à la création de deux parcs et au réaménagement d'un troisième, et à la création d'un grand mail piétonnier et paysager. L'étude d'impact indique que des prescriptions architecturales et paysagères seront définies dans le cadre de la ZAC pour les différents lots, comportant notamment un projet paysager.

L'amélioration du cadre de vie et les espaces verts présents sur le site participent au cadre de vie des habitants du quartier à prendre en compte dans le projet de rénovation urbaine du Haut Mont-Mesly.

Un bilan quantitatif et qualitatif des espaces verts publics et privés avant les premières démolitions et au terme de la réalisation du projet apparaît à la MRAe nécessaire pour apprécier cette amélioration.

Une information sur le parti retenu pour le traitement des toitures mérite également d'être apportée (contribution à l'évaporation des eaux pluviales, lutte contre le phénomène d'îlot de chaleur, ou implantation de capteurs solaires pour produire de la chaleur ou de l'électricité).

***La MRAE recommande de détailler le parti paysager du projet et d'approfondir l'analyse de l'impact du projet sur l'amélioration du cadre de vie des habitants, notamment sur les espaces verts publics et privés.***

L'étude d'impact affiche pour le projet un enjeu de conservation ou de restauration de corridors écologiques et ambitionne de favoriser la trame verte de la ville, en lien également avec les autres projets de rénovation urbaine à Créteil. Cependant, comme déjà indiqué à propos de l'état initial, elle n'apporte pas de précisions sur les composantes actuelles de la trame verte (sur le site d'étude et en lien avec la trame verte de la ville) Elle n'apporte pas d'éléments sur la contribution à la concrétisation de cette ambition des aménagements envisagés (notamment du mail paysager et des 3 parcs).

Un « débroussaillage » des secteurs en friche est prévu, sans que l'impact éventuel de cette intervention sur la biodiversité ne soit analysé dans l'étude d'impact.

***La MRAe recommande d'analyser l'éventuel impact du projet sur la biodiversité et sa contribution au renforcement des continuités écologiques.***

#### **e) Risques naturels**

L'étude d'impact prend en compte l'aléa fort de retrait / gonflement des argiles sur le site, en annonçant la réalisation, d'une étude géotechnique pour définir des prescriptions particulières en phase travaux.

***La MRAe recommande de présenter dans l'étude d'impact l'étude géotechnique prévue et les mesures éventuelles retenues au vu de cette étude pour éviter ou réduire les conséquences du retrait/gonflement des argiles.***

#### **f) La phase de travaux**

L'étude d'impact indique les mesures prises pour limiter l'impact des travaux, dans l'ensemble assez générales et peu contextualisées aux caractéristiques particulières du projet .

Les nuisances sonores engendrées par le passage des camions d'évacuation des déchets de démolition et les engins de travaux publics est identifié . L'enjeu est considéré comme faible. L'engagement de ne réaliser le chantier qu'entre 8h00 et 18h00 en semaine (en gardant l'option complémentaire de réduction de ces plages horaires si besoin) apparaît pertinent.

Les effets temporaires en phase chantier sur la ressource en eau et les milieux naturels sont identifiés par l'étude d'impact et des mesures d'évitement ou de réduction sont proposées.

L'étude d'impact précise les perturbations prévisibles provoquées par les gaz, poussières et odeurs émis pendant la phase chantier, et prévoit des mesures d'évitement et de réduction (notamment arrosage des poussières, bâchage des camions).

Le projet inclut d'importantes démolitions, susceptibles d'avoir des impacts en termes de déplacements et de qualité du cadre de vie des habitants. Les nuisances liées aux démolitions des 5 immeubles (267 logements) font l'objet d'un chapitre spécifique, qui mentionne les mesures générales applicables à cette phase des travaux, et celles spécifiques liées à la présence potentielle d'amiante et de plomb. Cependant, l'étude d'impact ne contient ni diagnostic amiante, ni diagnostic plomb.

L'étude d'impact mentionne un volume de 70 000 m<sup>3</sup> de béton issus de la démolition des immeubles d'habitation, sans préciser ni le volume des autres déchets issus de cette démolition ni le volume des déchets issus des autres démolitions (école Camus, commerces de l'Allée du commerce et leurs réserves, Maison de la Jeunesse et de la Culture, voiries actuelles).

Le volume et la nature des déblais et des remblais liés à la mise en place des sous-sols ne sont pas estimés.

***La MRAe recommande de quantifier les différents produits des démolitions en précisant leur destination (en particulier en présence d'amiante ou de plomb) et les déblais et remblais nécessaires à la réalisation du projet.***

Les nuisances liées aux travaux sur les équipements publics accueillant des populations sensibles, les écoles et la crèche, à proximité de zone de démolition et ou de construction, sont jugées très faibles dans l'étude d'impact, sans s'appuyer sur une analyse détaillée.

***La MRAe recommande d'approfondir l'analyse de l'impact des travaux, notamment des démolitions, sur le cadre de vie des habitants et des usagers, en particulier pour les populations sensibles (équipements de la petite enfance et scolaires), et de présenter les éventuelles mesures retenues pour les éviter ou les réduire***

#### **g) Le cumul des projets**

L'étude d'impact fait état des impacts cumulés éventuels avec d'autres projets de rénovation urbaine (dont un achevé) et de projets d'infrastructure de transport : rénovation urbaine des Bleuets ; rénovation urbaine du Petit Pré-Sablères ; Téléal TVM Est ; Grand Paris Express.

L'étude d'impact insiste sur les effets positifs d'ensemble de ces projets pour le cadre urbain dans son ensemble, en apportant une réponse aux dysfonctionnements socio-économiques observés actuellement, notamment avec l'amélioration de l'offre de l'habitat et la densification du bâti, le désenclavement et la mixité des quartiers, la réorganisation de la voirie et des espaces publics, l'amélioration de l'offre de transports publics et sécurisation des modes de déplacement doux.

Des précisions méritent d'être apportées sur la localisation et le calendrier prévisionnel de réalisation de ces différents projets, notamment de rénovation urbaine, pour mieux apprécier leurs impacts cumulés en phase de chantier.

#### **h) L'estimation des mesures et leur suivi**

L'étude d'impact présente une estimation financière de l'ensemble du projet, mais ne précise pas les coûts des mesures adoptées pour supprimer réduire ou compenser l'impact du projet sur l'environnement.

Le suivi des mesures fait l'objet d'une liste d'intentions, sans définition précise de leur contenu opérationnel.

**La MRAe recommande de préciser le coût des mesures environnementales et les modalités de leur suivi.**

#### **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 aborde l'ensemble des thèmes traités dans l'étude d'impact, l'état initial, le projet, l'analyse des impacts et les mesures d'évitement, de réduction et de compensation prévues dans le cadre du projet. Il est richement illustré.

La présentation de l'état initial et des impacts dans un seul tableau est difficile à appréhender car les indications portées dans le tableau sont trop synthétiques.

#### **5. Information, consultation et participation du public**

Le présent avis doit être joint au dossier de participation du public par voie électronique.

Conformément à l'article L.122-1 du code de l'environnement, le présent avis de l'autorité environnementale devra faire l'objet d'une réponse écrite de la part de l'EPT qui la mettra à disposition du public par voie électronique au plus tard au moment de la participation du public par voie électronique prévue à l'article L.123-19 du même code. Ce mémoire en réponse devrait notamment préciser comment l'EPT envisage de tenir compte de l'avis de la MRAe, le cas échéant en modifiant son projet.

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

Pour la Mission régionale d'autorité environnementale,  
son président délégué,

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Jean-Paul Le Divenah', is written over a faint circular stamp.

Jean-Paul Le Divenah