



Mission régionale d'autorité environnementale  
ÎLE-DE-FRANCE

**Avis délégué  
sur le projet de renouvellement urbain  
du quartier Le Morillon à Montreuil (93)**

**N° APJIF-2025-020  
du 18/04/2025**



Extrait du plan guide du projet de renouvellement urbain du quartier Le Morillon - secteur nord (RNT, p.5)

# Synthèse de l'avis

Cet avis de l'Autorité environnementale concerne le projet de renouvellement urbain du quartier Le Morillon, situé à Montreuil, porté par la société publique locale (SPL) Résilience & Innovation, et sur son étude d'impact datée du 14 février 2025. Il est émis dans le cadre d'une procédure de déclaration de projet.

Le projet vise principalement à la réhabilitation d'un important parc de logements sociaux (1 114 logements), la démolition de 81 logements en cœur de quartier, l'extension de trois équipements (le groupe scolaire Paul Lafargue, un centre social et la bibliothèque D. Renoult), le réaménagement de deux places (Le Morillon et René Descartes) et l'intégration de cheminements destinés aux modes actifs dans le quartier.

Les principaux enjeux environnementaux identifiés par l'Autorité environnementale concernent :

- la santé et le cadre de vie ;
- les mobilités ;
- l'adaptation au changement climatique.

Dans son avis, l'Autorité environnementale recommande notamment de :

- compléter la description du projet, notamment par l'exposé des éléments suivants : le périmètre précis, le nombre d'habitants du quartier, leur répartition au sein des différents lots bâtis actuels et futurs, la surface de plancher totale et la surface réhabilitée ainsi que l'ajout d'éléments graphiques lisibles (plans de masse, modélisations) ;
- réaliser une campagne de mesures acoustiques et une modélisation de l'environnement sonore, définir des mesures permettant d'éviter ou de réduire significativement l'exposition au bruit des habitants actuels et futurs, et de préciser les dispositions envisagées pour que les logements existants en soient mieux protégés ;
- réaliser des modélisations de la qualité de l'air sur le site du projet en phase exploitation, et ajouter un indicateur de suivi relatif à l'exposition des populations à la pollution de l'air et aux mesures visant à l'éviter ou la réduire, avec un contrôle régulier des concentrations des principaux polluants atmosphériques dans les zones les plus sensibles ;
- évaluer l'impact du projet sur l'exposition des habitants du quartier à l'effet d'îlot de chaleur urbain et définir des mesures qui permettent de la réduire en tenant compte de la trajectoire de référence en matière d'adaptation au changement climatique (+ 4 °C à l'horizon 2100 en moyenne sur le territoire français).

L'Autorité environnementale a formulé l'ensemble de ses recommandations dans l'avis détaillé ci-après.

La liste complète des recommandations figure en annexe du présent avis, celle des sigles utilisés précède l'avis détaillé. Il est par ailleurs rappelé au maître d'ouvrage la nécessité de transmettre un mémoire en réponse au présent avis.

# Sommaire

Synthèse de l'avis.....	3
Sommaire.....	4
Préambule.....	5
Sigles utilisés.....	6
Avis détaillé.....	7
1. Présentation du projet.....	7
1.1. Contexte et présentation du projet.....	7
1.2. Modalités d'association du public en amont du projet.....	9
1.3. Principaux enjeux environnementaux identifiés par l'Autorité environnementale.....	10
2. L'évaluation environnementale.....	10
2.1. Qualité du dossier et de la démarche d'évaluation environnementale.....	10
2.2. Articulation avec les documents de planification existants.....	10
2.3. Justification des choix retenus et solutions alternatives.....	11
3. Analyse de la prise en compte de l'environnement.....	11
3.1. La santé et le cadre de vie.....	11
3.2. Les mobilités.....	14
3.3. L'adaptation au changement climatique.....	16
4. Suites à donner à l'avis de l'Autorité environnementale.....	18
ANNEXE.....	19
5. Liste des recommandations par ordre d'apparition dans le texte.....	20

# Préambule

Le système européen d'évaluation environnementale des projets, plans et programmes est fondé sur la [directive 2001/42/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2001](#) relative à l'évaluation des incidences de certaines planifications sur l'environnement<sup>1</sup> et sur la [directive modifiée 2011/92/UE du Parlement européen et du Conseil du 13 décembre 2011](#) relative à l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement. Les démarches d'évaluation environnementale portées au niveau communautaire sont motivées par l'intégration des préoccupations environnementales dans les choix de développement et d'aménagement.

Conformément à ces directives un avis de l'autorité environnementale<sup>2</sup> vise à éclairer le public, le maître d'ouvrage, les collectivités concernées et l'autorité décisionnaire sur la qualité de l'évaluation environnementale et sur la manière dont l'environnement est pris en compte dans le projet, plan ou programme.

\*\*\*

La Mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) d'Île-de-France, autorité environnementale compétente en application de l'article R. 122-6 du code de l'environnement, a été saisie par l'Établissement public territorial Est Ensemble pour rendre un avis sur le projet de renouvellement urbain du quartier Le Morillon, porté par la société publique locale (SPLPL) Résilience & Innovation, situé à Montreuil (93) et sur son étude d'impact datée du 14 février 2025.

Le projet de renouvellement urbain du quartier Le Morillon est soumis à la réalisation d'une évaluation environnementale en application de l'article R.122-2 du code de l'environnement (rubrique 39 du tableau annexé à cet article), dans le cadre d'une procédure de déclaration de projet.

L'Autorité environnementale en a accusé réception le 18 février 2025. Conformément au [II de l'article R. 122-7 du code de l'environnement](#), l'avis doit être rendu dans le délai de deux mois à compter de cette date.

Conformément aux dispositions du [III de l'article R. 122-7 du code de l'environnement](#), le préfet de département et le directeur de l'agence régionale de santé d'Île-de-France ont été consultés le 05 mars 2025. La réponse du directeur de l'agence régionale de santé d'Île-de-France du 25 mars 2025 est prise en compte dans le présent avis.

Conformément à sa délibération du 09 août 2023 régissant le recours à la délégation en application de l'article 3 de son règlement intérieur, l'Autorité environnementale d'Île-de-France a délégué, par sa décision du 09 avril 2025 à Sylvie BANOUN la compétence à statuer sur le projet de renouvellement urbain du quartier Le Morillon à Montreuil (93).

- 
- <sup>1</sup> L'environnement doit être compris au sens des directives communautaires sur l'évaluation environnementale. Il comprend notamment la diversité biologique, la population, la santé humaine, la faune, la flore, les sols, les eaux, l'air, les facteurs climatiques, les biens matériels, le patrimoine culturel, y compris le patrimoine architectural et archéologique, les paysages et les interactions entre ces facteurs (annexe I, point f de la directive 2001/42/CE sur l'évaluation environnementale des plans et programmes, annexe IV, point I 4 de la directive 2011/92/UE modifiée relative à l'évaluation des incidences de certains projets sur l'environnement).
  - <sup>2</sup> L'article R. 122-6 du code de l'environnement, s'agissant des projets, et l'article R. 122-17 du même code ou l'article R. 104-21 du code de l'urbanisme, s'agissant des plans et programmes, précisent quelles sont les autorités environnementales compétentes. Parmi celles-ci, figurent les missions régionales d'autorité environnementale (MRAe) de l'inspection générale de l'environnement et du développement durable (IGEDD), présidées par des membres de cette inspection qui disposent d'une autorité fonctionnelle sur des services des directions régionales intitulés « pôle d'appui de la MRAe » (cf art R. 122-24 du code de l'environnement)

Sur la base des travaux préparatoires du pôle d'appui, sur le rapport de Sylvie BANOUN, coordonnatrice, et en prenant en compte les réactions et suggestions des membres de l'Autorité environnementale consultés, la délégataire rend l'avis qui suit.

La délégataire atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans le présent avis.

**Il est rappelé que pour tous les projets soumis à évaluation environnementale, une « autorité environnementale » désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition du maître d'ouvrage et du public.**

**Cet avis ne porte pas sur l'opportunité du projet mais sur la qualité de l'évaluation environnementale présentée par le maître d'ouvrage, et sur la prise en compte de l'environnement par le projet. Il n'est donc ni favorable, ni défavorable. Il vise à améliorer la conception du projet et à permettre la participation du public à l'élaboration des décisions qui le concernent.**

**Au même titre que les observations et propositions recueillies au cours de l'enquête publique ou de la mise à disposition du public, le maître d'ouvrage prend en considération l'avis de l'autorité environnementale pour modifier, le cas échéant, son projet. Cet avis, qui est un avis simple, est un des éléments que l'autorité compétente prend en considération pour prendre la décision d'autoriser ou non le projet.**

## Sigles utilisés

<b>Anru</b>	Agence nationale pour la rénovation urbaine
<b>EI</b>	Étude d'impact
<b>EPT</b>	Établissement public territorial
<b>ICU</b>	Îlot de chaleur urbain
<b>Insee</b>	Institut national de la statistique et des études économiques
<b>MGP</b>	Métropole du Grand Paris
<b>NPNRU</b>	Nouveau projet national de renouvellement urbain
<b>OMS</b>	Organisation mondiale de la santé
<b>PDUiF</b>	Plan des déplacements urbains d'Île-de-France
<b>PLH</b>	Plan local de l'habitat
<b>PLUi</b>	Plan local d'urbanisme intercommunal
<b>QVP</b>	Quartier prioritaire de la politique de la ville
<b>RNT</b>	Résumé non technique
<b>SCoT</b>	Schéma de cohérence territoriale
<b>Sdrif</b>	Schéma directeur de la région Île-de-France
<b>SPL</b>	Société publique locale

# Avis détaillé

## 1. Présentation du projet

### 1.1. Contexte et présentation du projet

#### ■ Contexte communal

La commune de Montreuil se situe en limite est de Paris, au sein du département de Seine-Saint-Denis (93). Elle compte 111 455 habitants en 2021 (chiffres Insee<sup>3</sup>) et s'étend sur environ 8,9 km<sup>2</sup>. Elle fait partie de l'établissement public territorial (EPT) Est Ensemble, créée en 2016, qui regroupe 9 communes et accueille 442 048 habitants (Banatic<sup>4</sup> 2025). Cet EPT est l'un des douze territoires constituant la Métropole du Grand Paris (MGP).

#### ■ Le projet de renouvellement urbain du quartier Le Morillon

Le quartier Le Morillon, à dominante résidentielle sociale, est l'un des quartiers prioritaires au titre de la politique de la ville (QVP)<sup>5</sup>. Il est situé dans un espace enclavé entre l'autoroute A6 à l'est, le fort militaire de Rosny-sous-Bois et le parc Montreuil à l'ouest du site.



Illustration 1 : Localisation du projet (source: MRAe, fond de carte Google satellite)

3 Institut national de la statistique et des études économiques.

4 Base nationale de l'intercommunalité.

5 Les QVP ont remplacé les zones urbaines sensibles (Zus) et les zones de redynamisation urbaine (ZRU), supprimées en 2015.

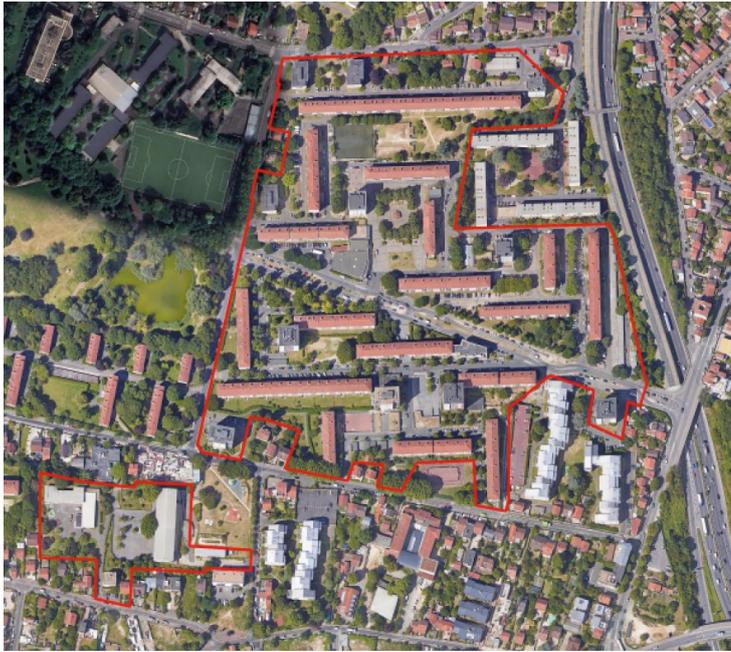


Illustration 2 : périmètre opérationnel du projet (résumé non technique(RNT), p.32)

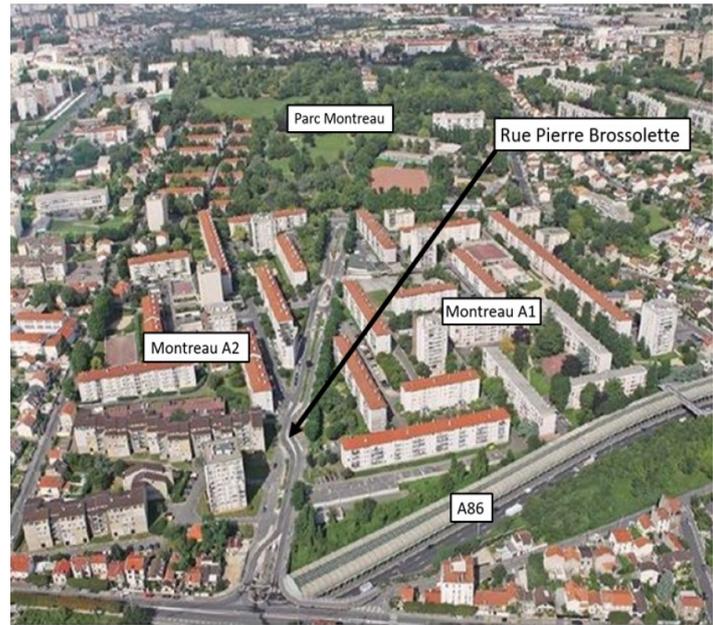


Illustration 3 : Vue aérienne vers l'ouest du quartier Le Morillon (Étude d'impact (EI), p.224)

Réparti en quatre secteurs (la pente de Rosny, la pente de Ruffins, la place Le Morillon et la place René Descartes), le quartier présente une attractivité faible et un fort taux de chômage (EI, p.10). Il fait l'objet d'un projet de rénovation inscrit dans le nouveau programme national de renouvellement urbain (NPNRU)<sup>6</sup>. L'ensemble du périmètre NPNRU compte 2 477 logements dont 1 767 logements sociaux. Construit entre 1960 et 1970, le bâti présente des signes de vétusté. Des travaux de réhabilitation thermique bénéficiant à 542 logements sociaux ont été réalisés entre 2019 et 2021 dans le secteur nord du périmètre (Montreuil A1). Associé au projet de renouvellement urbain, le prolongement du tramway T1 sur le secteur (reliant le quartier Le Morillon au centre-ville de Montreuil au RER A à Val-de-Fontenay et les prolongements futurs des lignes de métro 1, 9 et 11) sont identifiés comme importants pour le désenclavement du quartier.

Dans ce cadre, le projet du Morillon prévoit principalement :

- la réhabilitation des autres logements sociaux du quartier (572 s'ajoutant aux 542 réalisés) ;
- la démolition de 81 logements pour ouvrir le cœur de quartier ;
- le développement des modes actifs par l'aménagement de cheminements piétons et vélos, le traitement paysager des espaces verts et la création de nouvelles connexions au futur tramway T1 en cœur de quartier ;
- le réaménagement des places Le Morillon et René Descartes pour améliorer l'attractivité du quartier ;
- l'extension, la réorganisation et la réhabilitation thermique du groupe scolaire Paul Lafargue ;
- l'extension en R+1 de deux équipements structurants du quartier : le centre social Esperanto et la bibliothèque D. Renoult ;
- la création d'un nouvel équipement de proximité (espace jeunesse).

Un contrat d'objectifs environnementaux a été établi entre l'EPT et l'aménageur afin de définir des ambitions et en faciliter le suivi. Le projet s'articule ainsi autour de quatre engagements :

<sup>6</sup> Ce programme prévoit la transformation profonde de plus de 450 quartiers prioritaires de la politique de la ville en intervenant fortement sur l'habitat et les équipements publics, pour favoriser la mixité dans ces territoires. Il est mis en œuvre par l'Agence nationale pour la rénovation urbaine (Anru), établissement public industriel et commercial (Epic) qui apporte un accompagnement technique et financier aux collectivités locales et aux bailleurs sociaux.

- « protéger le patrimoine végétal en projet de renouvellement urbain, renaturer et désimperméabiliser ;
- agir pour des quartiers zéro déchet, réemployer et recycler ;
- opérationnaliser la transition énergétique et solidaire dans le renouvellement urbain ;
- protéger la santé des habitants et améliorer leur cadre de vie ».

La présentation du projet de renouvellement urbain du quartier Le Morillon est imprécise. Pour le secteur sud-ouest dans lequel sont prévues l'extension, la réorganisation et la réhabilitation du groupement scolaire Paul Lafargue ainsi que la création d'une quinzaine de logements (EI, p.113), le dossier ne présente ni description de l'état initial, ni plan de masse, ni extrait du plan guide. Ce secteur est régulièrement omis dans l'étude d'impact. Par ailleurs, les limites définies du quartier (Montreau A1, A2 et A3) sont floues ; elles compliquent la compréhension générale du projet.

L'opération d'ensemble est uniquement illustrée par un plan guide, peu lisible, qui ne permet pas la perception globale des réhabilitations, des démolitions (logements, équipements et dalles/parkings), des nouvelles constructions et extensions, ainsi que de la transformation des espaces publics. Des informations essentielles sont manquantes : superficie du périmètre du projet, nombre d'habitants du quartier avant et après projet et leur répartition au sein des différents lots bâtis actuels, surface de plancher totale et réhabilitée. Des incohérences apparaissent en outre au fil du dossier sur le nombre de démolitions/constructions prévues. La présentation de plans de masse et de modélisations avant/après est nécessaire pour mettre en évidence ces changements. Le dossier propose des descriptions plus précises de certains secteurs, mais la description de l'ensemble des composantes du projet général fait défaut.

#### (1) L'Autorité environnementale recommande de :

- compléter la description du projet par des données générales essentielles à sa compréhension : périmètre, nombre d'habitants du quartier Le Morillon et répartition au sein des différents lots bâtis actuels, avant et après projet, surface de plancher totale et réhabilitée ;
- une présentation des évolutions du quartier avec un plan de masse lisible et des modélisations avant/après ainsi qu'un bilan localisé des démolitions, des réhabilitations, des constructions et des extensions ;
- compléter la description du secteur sud-ouest (création de logements, extension et réhabilitation du groupe scolaire Paul Lafargue).

## 1.2. Modalités d'association du public en amont du projet

Les modalités d'association du public font l'objet d'une partie dédiée dans le chapitre « description des solutions de substitution examinées et raisons du choix effectué » (EI, p.127). La concertation s'est déroulée en trois temps : l'élaboration du diagnostic, la validation des grandes orientations et l'approfondissement du plan guide. Dans le cadre du protocole de préfiguration de l'Anru, une mission spécifique de concertation a été mise en place parallèlement à l'élaboration du plan guide urbain en amont du projet : rencontres avec les différents acteurs locaux, balades urbaines, réunions publiques, mise en place de douze panneaux d'informations, organisation de sept ateliers ainsi que des permanences d'informations.

Les besoins principaux exprimés par les habitants portent sur le traitement du stationnement automobile et la sécurité, l'amélioration du cadre de vie et l'animation du quartier, le renouvellement des équipements sociaux et la réhabilitation des logements.

Cette partie de l'étude d'impact n'expose pas l'accueil du projet par les habitants, ni les préoccupations suscitées. L'appréciation des habitants sur les solutions apportées au plan guide pour répondre à leur besoin aurait pu venir compléter le bilan de la concertation en amont du projet.

Par ailleurs, si le nombre de participants à chacun des ateliers est restitué (environ 90 participants au total), ce n'est pas le cas pour les réunions publiques, les balades urbaines et les permanences d'information. En rapportant cette participation au nombre d'habitants concernés par le projet, cela permettrait d'évaluer l'efficacité de ces outils.

**(2) L'Autorité environnementale recommande de :**

- compléter le bilan par le nombre de participants aux réunions publiques, aux balades urbaines ainsi qu'aux permanences d'informations ;
- compléter le bilan par la part d'habitants ayant participé aux concertations parmi ceux qui sont concernés par le projet et l'analyse de cette proportion.

### 1.3. Principaux enjeux environnementaux identifiés par l'Autorité environnementale

Les principaux enjeux environnementaux identifiés par l'Autorité environnementale pour ce projet sont :

- la santé et le cadre de vie ;
- les mobilités ;
- l'adaptation au changement climatique.

## 2. L'évaluation environnementale

### 2.1. Qualité du dossier et de la démarche d'évaluation environnementale

Le dossier transmis à l'Autorité environnementale répond aux attendus réglementaires. Le résumé non technique de l'étude d'impact fait l'objet d'un document spécifique. Plusieurs études techniques sont annexées au dossier.

L'étude d'impact et ses annexes sont claires et bien construites, mais l'absence de présentation de cartes situant le quartier dans un territoire plus large (notamment par rapport au centre-ville de Montreuil) nuit à la compréhension des enjeux du projet compte tenu de l'ambition de désenclavement du quartier ; les modalités de reconnections aux autres secteurs de la ville et aux transports en commun auraient dû en particulier être mieux décrites.

La description insuffisamment précise du projet et de ses composantes évoquée ci-dessus (au 1.1) se répercute sur l'analyse des incidences environnementales et sanitaires potentielles du projet. Celle-ci se révèle ainsi trop peu approfondie, notamment sur le secteur sud-ouest Paul Lafargue, alors que les études annexées à l'étude d'impact intègrent ce périmètre. Par conséquent, les mesures pour éviter, réduire voire compenser (ERC) envisagées sont libellées en termes très généraux et s'avèrent peu opérationnelles, quand elles ne renvoient pas à la réalisation d'études ultérieures. Il convient de définir des mesures précises et opérationnelles qui permettent de garantir l'absence d'incidences significatives sur l'environnement et la santé humaine.

**(3) L'Autorité environnementale recommande :**

- d'approfondir l'analyse des incidences potentielles du projet sur l'environnement et la santé humaine en intégrant les composantes précises du projet,
- de définir en conséquence des mesures de la séquence éviter, réduire, compenser (ERC) pour réduire, voire compenser les incidences négatives sur l'environnement et la santé humaine après leur mise en œuvre.

### 2.2. Articulation avec les documents de planification existants

L'étude d'impact présente les documents d'urbanisme qui s'appliquent au projet, ainsi que l'analyse de l'articulation de ce dernier avec les dispositions et objectifs qu'ils portent : le schéma directeur de la région Île-de-France (Sdrif), le Schéma de cohérence territoriale (SCoT) de la Métropole du Grand Paris, le plan des déplacements urbains d'Île-de-France (PDUiF), le plan local d'urbanisme intercommunal (PLUi) d'Est Ensemble, et le

programme local de l'habitat (PLH) d'Est Ensemble. Il n'était pas nécessaire d'analyser l'articulation avec le Sdrif en présence d'un schéma de cohérence territoriale postérieur à son adoption.

### 2.3. Justification des choix retenus et solutions alternatives

Le chapitre relatif à la description du projet comporte une sous-partie correspondant aux solutions de substitutions raisonnables examinées et les raisons du choix effectué (EI, p.127). Elle présente le bilan de la concertation et deux scénarios pour le stationnement automobile au niveau de l'allée Rolland Martin ainsi que pour le maintien du patrimoine arboré sur le quartier.

L'Autorité environnementale rappelle que la présentation des solutions de substitution raisonnables au projet constitue une obligation réglementaire, prévue par l'article R. 122-5 du code de l'environnement, afin d'étayer les principales raisons des choix retenus sur la base d'une comparaison de leurs incidences sur l'environnement et la santé humaine. Au-delà de cette obligation, elle permet surtout d'orienter les choix et de les objectiver.

Ces variantes partielles ne correspondent pas aux attentes qui prescrivent des scénarios alternatifs du projet de renouvellement urbain dans son ensemble ; en outre le tableau « raisons du choix effectué au regard de l'environnement » (EI, p.132) est insuffisant pour détailler les scénarios 1 et 2 quant aux équipements, à la restitution de pleine terre et aux plantations, au stationnement automobile et au patrimoine arboré. Les solutions alternatives étudiées pour l'ensemble des composantes du projet global de NPNRU doivent être présentées en détail dans l'étude d'impact. Le bilan de la concertation ne se substitue pas à la réalisation d'une analyse comparative multi-critères des incidences des choix retenus pour le projet. Les enjeux d'une telle analyse concernent les démolitions prévues, la prise en compte des effets sanitaires des pollutions atmosphériques et sonores, celle du phénomène d'îlots de chaleur urbains ou encore l'impact des modes de déplacements choisis ou favorisés.

**(4) L'Autorité environnementale recommande de :**

- **présenter en détail les solutions de substitutions raisonnables envisagées pour l'ensemble des composantes du projet de renouvellement urbain ;**
- **justifier les choix réalisés en s'appuyant sur une analyse multi-critères au regard de leurs incidences potentielles sur l'environnement et la santé humaine.**

## 3. Analyse de la prise en compte de l'environnement

### 3.1. La santé et le cadre de vie

#### ■ Le bruit

L'ambiance sonore a été caractérisée dans l'étude d'impact via les cartes stratégiques de bruit de Bruitparif et les trois différents plans de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) sur la commune de Montreuil. L'Autorité environnementale relève néanmoins que les cartes stratégiques de bruit utilisées dans le cadre de l'étude d'impact sont anciennes alors que des cartes plus récentes sont disponibles (2022). Il conviendra d'actualiser l'étude d'impact en conséquence.

Le quartier Le Morillon est situé en bordure ouest de l'autoroute A86, voie particulièrement fréquentée et bruyante, classée catégorie 1 du classement sonore des infrastructures de transports terrestres<sup>7</sup> et dont la largeur affectée par le bruit est de 300 mètres. La bordure est du site est caractérisée par des niveaux de bruit

<sup>7</sup> À partir d'un certain niveau de trafic (supérieur à 5 000 véh. /j pour les routes), les infrastructures de transports terrestres sont classées en 5 catégories selon le niveau de bruit qu'elles génèrent, de la catégorie 1 la plus bruyante à la catégorie 5. La mesure de bruit est exprimée en décibels acoustiques (dB(A)) en séparant le niveau moyen en journée (LAeq (6h-22h)) et de nuit (LAeq (22h-6h)).

routier supérieurs à 75 dB(A) Lden<sup>8</sup> et jusqu'à 70 dB(A) Ln<sup>9</sup>. Selon les cartes Bruitparif 2022, l'allée Romain Rolland et la rue Pierre Brossolette peuvent atteindre des niveaux de bruit compris entre 65 et 70 dB(A) Lden, la rue Jules Guesde, la rue de la côte du Nord et la rue Charles Delacquerie des niveaux de bruit compris entre 60 et 65 dB(A) Lden. L'environnement sonore du quartier est donc largement affecté par le bruit routier, même si les cœurs d'îlots semblent assez préservés.

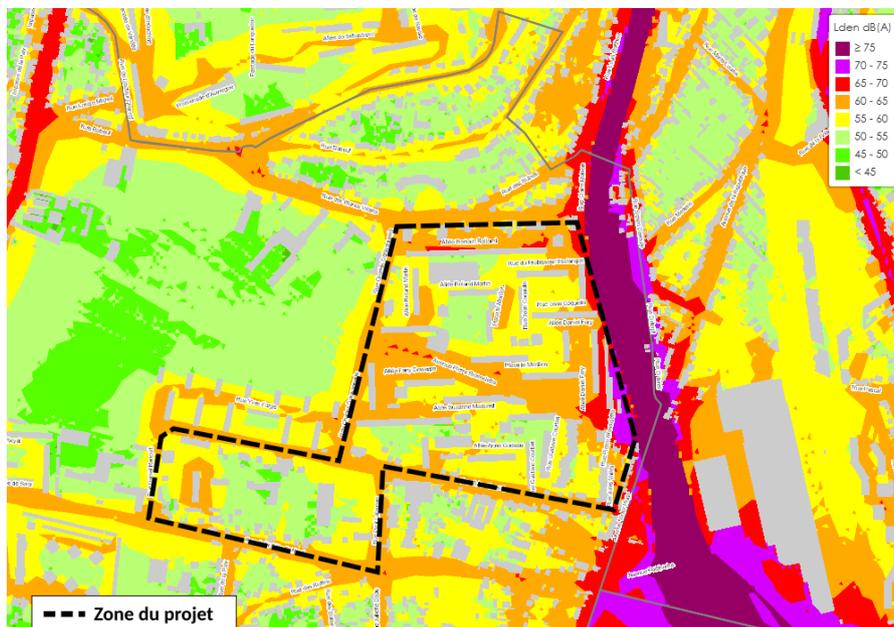


Illustration 4: carte de bruit stratégique du quartier Le Morillon (source : Bruitparif, 2022)

La présentation de l'état initial fait peu de place à la caractérisation de l'ambiance sonore. Elle se contente de rappeler le cadre réglementaire et d'intégrer les données bibliographiques et des cartes stratégiques de bruit anciennes, sans les analyser. Le maître d'ouvrage n'a pas réalisé de campagne de mesures acoustiques, ni de modélisations. D'après l'étude d'impact, le bruit sur le quartier est « principalement lié aux infrastructures de transport en cœur (rue P. Brossolette) et en périphérie de quartier (A86) » (EI, p.289). L'analyse est succincte et insuffisamment étoffée s'agissant d'un enjeu de santé publique particulièrement important. L'étude d'impact définit en outre l'ambiance sonore préexistante comme modérée, ce qui ne paraît pas correspondre à toute la zone.

Les impacts du projet de renouvellement urbain sont qualifiés de forts en phase travaux, et faibles en phase exploitation. Les mesures d'évitement et de réduction en phase exploitation estimées nécessaires par le maître d'ouvrage sont de ce fait limitées : développement de la végétation avec plantation d'arbres le long de l'A86, partie commune en front d'autoroute (l'effet des plantations sur la réduction du bruit est très faible) pour les nouvelles habitations au nord-est du quartier, apaisement de la rue Brossolette en zone calme (EI, p.383). L'efficacité de ces mesures n'est pas démontrée et ne paraît pas à la hauteur des enjeux. Par ailleurs, selon l'étude d'impact, l'abattement acoustique sera mesuré à la livraison des différents lots, ce qui exclut une réduction à la source. Cette mesure est inefficace si elle n'est pas associée à des mesures correctives, et une isolation de façade est en tout état de cause sans effet fenêtres ouvertes.

L'Autorité environnementale rappelle que, dans un souci de protection de la santé humaine, elle recommande de se référer aux valeurs de référence de l'Organisation mondiale de la santé (OMS) qui définissent le niveau au-delà duquel le bruit a un effet néfaste sur la santé. Pour le bruit routier, l'OMS a établi les seuils en L<sub>den</sub> et L<sub>night</sub> pouvant déclencher cet effet à 53 dB(A) sur 24h et à 45 dB(A) en période nocturne. Pour l'Autorité envi-

8 Niveau de bruit moyen pondéré au cours de la journée en accentuant le bruit produit en soirée (18-22 h) (+ 5 dB(A)) et durant la nuit (22 h - 6 h) (+10 dB(A)) pour tenir compte de la sensibilité accrue des individus aux nuisances sonores durant ces deux périodes.

9 Niveau de bruit moyen pondéré pendant la nuit (de 22 h à 6 h).

ronnementale, ces éléments doivent être appréciés en tenant compte du bruit perçu dans les logements, notamment durant les saisons chaudes où les fenêtres sont souvent ouvertes et pourraient l'être encore davantage à l'avenir compte tenu du réchauffement climatique. En conséquence, elle considère l'approche retenue comme insuffisante pour préserver la santé des habitants alors que l'effet sanitaire néfaste du bruit a été documenté et évalué par l'Observatoire régional de santé d'Île-de-France.

#### **(5) L'Autorité environnementale recommande de :**

- **mettre à jour l'étude d'impact avec les cartes stratégiques de bruit actualisées ;**
- **réaliser une campagne de mesures acoustiques et une modélisation de l'environnement sonore du site pour les futurs habitants et usagers du site ;**
- **définir des mesures permettant d'éviter ou de réduire significativement l'exposition au bruit des habitants actuels et futurs, par référence aux valeurs limites établies par l'Organisation mondiale de la santé (OMS) en matière de risques sanitaires y compris lorsque les fenêtres sont ouvertes et dans les espaces de vie extérieurs ;**
- **préciser les dispositions envisagées pour que les logements existants soient mieux protégés des nuisances sonores lorsque celles-ci excèdent les niveaux OMS ;**
- **indiquer en complément de l'étude d'impact le nombre de personnes soumises à des niveaux de bruit supérieurs à ceux définis par l'OMS pour considérer l'effet néfaste du bruit sur la santé, par îlot, avant et après l'opération et évaluer l'évolution du nombre de mois en bonne santé perdus en moyenne.**

#### **■ La pollution atmosphérique**

En complément des données bibliographiques d'Airparif de 2021 pour caractériser la qualité de l'air sur le site, des mesures (dioxyde d'azote, benzène, PM<sub>10</sub>, PM<sub>2,5</sub>) ont été réalisées avec quatre capteurs du 7 au 21 mars 2022. Les résultats pour le dioxyde d'azote (NO<sub>2</sub>) montrent des pollutions importantes, avec des concentrations locales comprises entre 20 et 55 µg/m<sup>3</sup>. Il est précisé dans l'état initial que les teneurs en NO<sub>2</sub> « sont jusqu'à 5 fois supérieures au nouveau seuil de l'OMS fixé à 10 µg/m<sup>3</sup> » sur le capteur le plus proche de l'autoroute A86 (EI, p.296). Par ailleurs, les mesures des particules PM<sub>10</sub> et PM<sub>2,5</sub> révèlent des dépassements à l'objectif de qualité de la réglementation nationale et aux valeurs de référence de l'OMS, notamment près de l'école Paul Lafargue. Pour compléter l'état initial, l'Autorité environnementale demande à ce que soient ajoutés les résultats des concentrations pour les particules fines et le benzène, pour faciliter la compréhension des enjeux de qualité de l'air sur la zone de projet.

Compte tenu de ces résultats, le maître d'ouvrage considère la qualité de l'air comme un enjeu fort. En phase de travaux, des mesures sont définies pour limiter les émissions de poussières et de particules en suspension, ainsi qu'un plan de circulation du chantier. En phase d'exploitation, il est estimé dans l'étude d'impact que le plan d'aménagement a un impact positif sur la dispersion des polluants. En effet, selon le pétitionnaire « les polluants se disperseront moins dans le quartier » grâce à l'implantation des constructions neuves et d'écrans de végétations denses, précisant qu'une « barrière » végétale le long de la A86 « permettra de stopper la dispersion de polluants » en provenance de cette voie (EI, p.396). L'Autorité environnementale relève que l'efficacité de ces mesures n'est pas démontrée. Les modalités de leur mise en œuvre nécessitent d'être davantage explicitées et couplées à des modélisations de la qualité de l'air, à différentes périodes (court, moyen, long termes) en vue de leur évaluation et le cas échéant leur renforcement.

#### **(6) L'Autorité environnementale recommande de :**

- **proposer des mesures d'évitement ou, à défaut, de réduction significative de cette exposition, par référence aux valeurs limites établies par l'Organisation mondiale de la santé pour définir les effets néfastes de la pollution de l'air sur la santé, notamment aux abords des axes les plus émetteurs et pour les établissements accueillant du public sensible ;**
- **réaliser des modélisations de la qualité de l'air sur le site du projet en phase exploitation et à différentes périodes afin d'évaluer l'efficacité des mesures définies ;**
- **ajouter un indicateur de suivi relatif à l'exposition des populations aux pollutions atmosphériques et aux**

mesures visant à l'éviter ou la réduire, fondé sur le contrôle périodique des concentrations des principaux polluants atmosphériques dans les zones les plus sensibles.

### ■ La pollution des sols

Selon l'étude historique réalisée en 2024 à l'échelle du NPNRU, le périmètre d'étude a abrité deux anciens sites industriels et activités de services ayant pu polluer les sols : une ancienne blanchisserie – teinturerie, et une ancienne chaufferie au fioul à proximité d'un actuel espace jeunesse. Le projet prévoit sur ces emplacements la réhabilitation des bâtiments ainsi que la création d'espaces verts et d'un parking automobile. Les risques retenus dans l'étude d'impact sont un contact par ingestion, l'inhalation de poussières avec les terres et les composés volatils issus des sols et la migration verticale des polluants. Pour autant, aucune étude des sols n'a été réalisée.

Le maître d'ouvrage indique que des mesures constructives seront appliquées dans la mise en œuvre de la phase d'exploitation. Il prévoit de traiter au maximum la pollution sur place par « *des techniques douces : plantations, etc.* » (EI, p.389). Pour l'Autorité environnementale, il sera nécessaire de démontrer la compatibilité des milieux affectés avec les futurs usages envisagés, à travers une évaluation quantitative des risques sanitaire. À ce stade, cette compatibilité n'est pas démontrée et l'étude d'impact devra être complétée en conséquence. Il serait plus efficace d'effectuer une étude des sols au préalable pour, le cas échéant, modifier l'implantation des bâtis et équipements en conséquence.

**(7) L'Autorité environnementale recommande de compléter l'étude d'impact sur la base d'un diagnostic des sols caractérisant notamment sa pollution, et de définir des mesures permettant de garantir la compatibilité des milieux pollués avec les futurs usages.**

## 3.2. Les mobilités

### ■ Transports en commun et modes actifs

Deux lignes de bus desservent actuellement le quartier vers le réseau ferré (gares RER de Rosny-sous-Bois et Val-de-Fontenay). Plusieurs projets de réalisation d'infrastructure de transports en commun sont en cours, notamment avec l'arrivée, au sud du projet, de deux arrêts du tramway T1 (arrêts Victor Hugo et Côte Nord) qui sera relié à la gare du RER A « Val-de-Fontenay » et au prolongement des lignes de métro 1, 9 et 11.

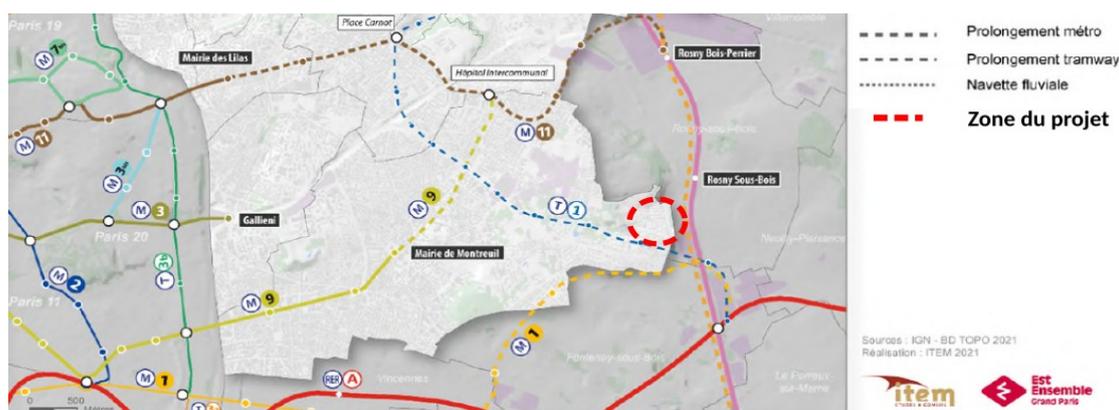
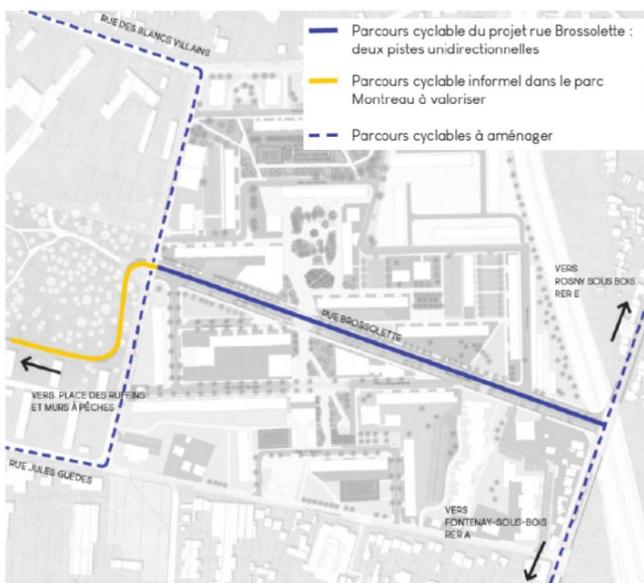


Illustration 5 : projets de transports en commun sur le territoire (EI, p.267)

S'inscrivant dans la continuité du parc Montreau, deux pistes cyclables unidirectionnelles sont prévues sur la rue Pierre Brossolette. L'étude d'impact précise que ces nouveaux cheminements desserviront un quartier « *complètement dépourvu de connexions cyclables* » (EI, p.385). Leurs connexions à la rue Charles Delavacquerie et à l'avenue Victor Hugo devront faire l'objet de futurs aménagements sécurisés sans que le dossier précise les échéances de ces aménagements. Par ailleurs, un cheminement piéton sera établi, allant du nord au sud du site et permettra l'« *optimisation de la mobilité piétonne vers les transports en commun* » (EI, p.385).

Les conditions d'accès (continuité, sécurité, confort, etc.) aux différents services (écoles, administrations, gares) sont peu détaillées. Le sud du projet de NPNRU (extension de l'école Paul Lafargue et développement de logements) n'intègre pas le processus de réflexion sur les modes alternatifs. Le dossier manque de clarté sur le plan de circulation d'ensemble et les stationnements vélos prévus au sein du projet.



**Illustration 6 : Deux pistes cyclables unidirectionnelles aménagées dans le cadre du projet (EI, p.386)**



**Illustration 7 : cheminement piéton réalisé dans le cadre du projet de renouvellement urbain (EI, p385)**

Les futurs arrêts de tramway T1 permettront de connecter le quartier à un large réseau de transport en commun. Les aménagements prévus au plan guide semblent peu ambitieux au regard du renforcement de la desserte en transports en commun lourds et des objectifs de renforcement des mobilités actives sur le territoire compte tenu des problématiques liées aux déplacements sur le secteur. Le développement de parcours destinés aux mobilités actives au sein même du site est essentiel afin d'inciter les habitants et usagers du quartier à choisir des alternatives à la voiture individuelle. Il convient donc de resituer le projet dans toute la chaîne de déplacement des modes actifs dans le contexte de desserte en transport en commun, en détaillant et en renforçant les conditions d'utilisation des modes actifs, depuis les logements jusqu'aux principales destinations utilisées quotidiennement (gares de RER et stations de tramway, établissements scolaires, services de santé, lieux de loisirs, commerces, sports, etc.).

**(8) L'Autorité environnementale recommande de :**

- clarifier les aménagements cyclables et piétons prévus au sein du projet et leur connexion avec le maillage environnant existant ou à venir, en présentant un aperçu avant/après du schéma des infrastructures de mobilité actives et en détaillant la chaîne de déplacement de ces modes, depuis les logements jusqu'aux principales destinations utilisées dans la vie quotidienne, notamment les commerces, les établissements scolaires, services de santé, lieux de loisirs, commerces, sports, et les gares les plus proches ;
- identifier le nombre et la localisation des stationnements vélo prévus dans l'espace public et dans les immeubles.

**■ Trafic routier et stationnement**

Le quartier est proche de l'A86, qui longe en souterrain la limite est du quartier, ainsi que de plusieurs axes structurants tels que la rue Jules Guesde, la rue de la Côte nord, l'avenue de la République et la rue Charles Delavacquerie. L'avenue Brossolette traverse la zone d'étude tandis que le site de projet est desservi par un ensemble de voiries internes qui joignent les axes structurants. D'après l'étude d'impact, l'enclavement du site actuel et les nombreuses coupures urbaines aux alentours génèrent des difficultés de circulation au sein du quartier. Différents freins au développement des modes actifs ont été identifiés par le maître d'ouvrage :

manque de stationnement vélo, le besoin d'une meilleure sécurisation des stationnements, et un dénivelé marqué.

Une étude « stratégies urbaines » annexée au dossier précise le trafic automobile en jours ouvrables sur l'avenue Pierre Brossolette et dénombre 6 300 véhicules/jour. Le maître d'ouvrage qualifie le trafic routier de « modéré » sur le quartier. Pour l'Autorité environnementale, l'étude réalisée ne constitue pas une étude de trafic. L'unique planche de trafic sur un jour ouvrable est insuffisante au regard de l'enjeu que représentent les déplacements motorisés sur le site. Il est nécessaire de compléter cette partie avec une étude des mobilités sur le quartier, en y intégrant des données de trafic en heure de pointe, les conditions de circulation actuelles, le trafic induit par le projet et son impact. En l'état, l'évaluation environnementale ne permet pas de caractériser l'impact du projet de renouvellement urbain sur les mobilités et par conséquent de démontrer son « impact positif sur le réseau routier et le stationnement » (EI, p.384).

Concernant le stationnement automobile, l'étude « stratégie urbaine » dénombre plus de 900 véhicules stationnés sur le site pour 670 places matérialisées et 160 places « illicites » (EI, p.383). Le projet de renouvellement urbain permet de développer 740 places « résidentialisées »<sup>10</sup> et environ 300 places « visiteurs », soit une augmentation de 370 places de stationnement matérialisées correspondant à 210 véhicules stationnés supplémentaires. Cette augmentation du dimensionnement du stationnement n'est pas justifiée au regard de la mise en place de plusieurs modes de transports en commun à grande capacité.

#### (9) L'Autorité environnementale recommande de :

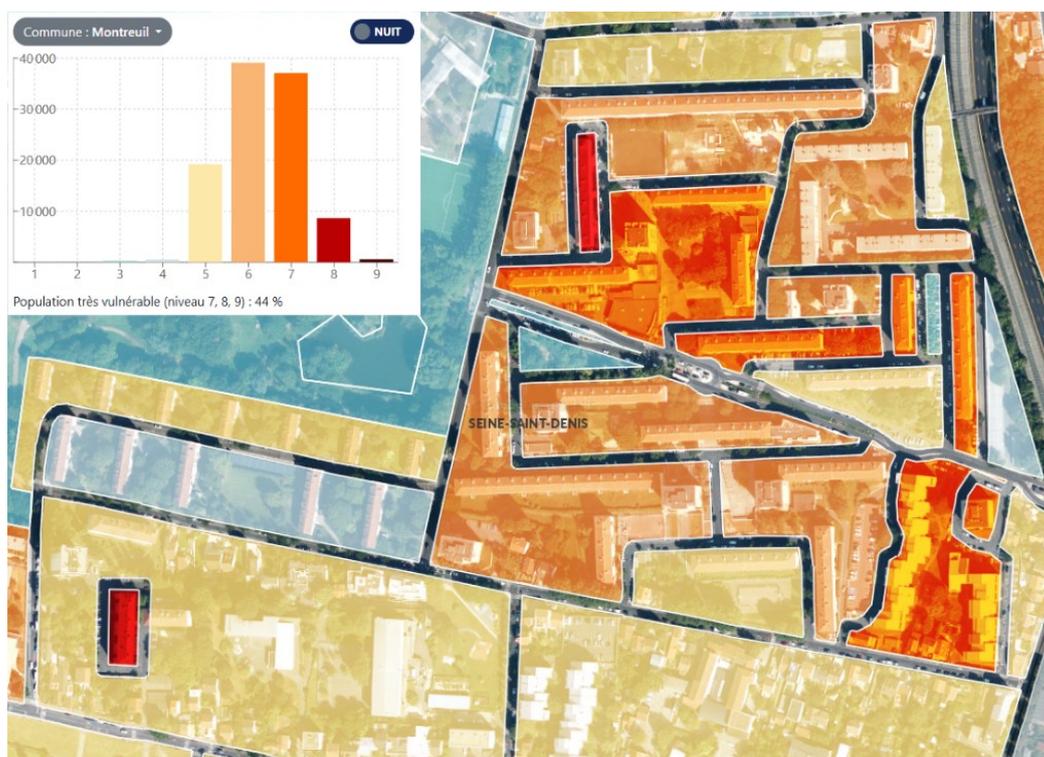
- réaliser une étude de trafic sur un périmètre élargi fondée sur des comptages effectués aussi bien en heures de pointe qu'en heure creuses, d'identifier les conditions actuelles de trafic, et de réaliser des modélisations de trafic en situation projet ;
- clarifier la méthodologie et les données utilisées permettant de garantir une bonne prise en compte des effets induits de pollution sonore et atmosphérique liées aux évolutions de trafic et d'annexer cette étude au dossier ;
- justifier le dimensionnement du stationnement automobile en le mettant en lien avec la stratégie de report modal visée afin de ne pas inciter à l'usage de l'automobile.

### 3.3. L'adaptation au changement climatique

Le quartier Le Morillon est très imperméabilisé et sa morphologie urbaine renforce l'effet d'îlot de chaleur urbain (ICU). Ainsi, malgré la présence d'espaces verts et de sa proximité avec le parc Montreau à l'ouest, il s'agit d'un enjeu important du projet. Les habitants des logements sont exposés à ce phénomène, comme l'illustre la carte produite par l'Institut Paris Région ci-dessous.

---

<sup>10</sup> Le terme de résidentialisation répond à la volonté de « réintroduire de l'urbanité dans des grands ensembles aux espaces publics souvent peu structurés et à la vocation peu claire, en y réaménageant les espaces publics autour de rues, de parcs ou squares, de résidences rattachées aux immeubles », et à « une logique de sécurisation de l'espace : éloigner les immeubles des circulations, en contrôler l'accès, rendre moins aisées les circulations dans le grand ensemble ». Il s'agit d'une constante des dossiers Anru, mais les principes, ambitions et types d'aménagement diffèrent selon les sites (source : <https://www.union-habitat.org/sites/default/files/articles/documents/2018-03/cahier122.pdf>).



**Illustration 8 : Carte de la vulnérabilité à l'effet d'îlot de chaleur urbain la nuit qui met en évidence la vulnérabilité du quartier (source : Institut Paris Région)**

Le dossier met en avant une stratégie de végétalisation et de désimperméabilisation ambitieuse, et affirme notamment que le projet permettra de réduire l'effet d'ICU. Toutefois ces affirmations ne sont pas étayées par une modélisation assise sur des dispositions précises. Le dossier ne présente pas non plus de simulation des évolutions des températures. L'augmentation de la surface végétalisée sur les places Morillon et Descartes, ainsi que la mise en œuvre de « jardins de pluie » sont les éléments du projet participant à limiter les effets d'ICU dans l'étude d'impact. Cependant, aucune analyse n'est présentée. L'engagement affiché de « Désimperméabiliser les sols des quartiers » (EI, p.322) n'est associé à aucun objectif chiffré. Les quelques mesures prévues, telles que l'emploi de matériaux à fort albédo pour les revêtements des espaces publics et la mise en œuvre de dispositifs de gestion des eaux pluviales à ciel ouvert, sont renvoyées à la réalisation d'études ultérieures.

À ce stade de définition du projet, l'étude d'impact devrait, pour l'Autorité environnementale, comporter ce travail d'évaluation de l'effet d'ICU actuel et projeté afin de fixer les objectifs en la matière et de décliner par la suite les mesures nécessaires. Dès à présent, des prescriptions peuvent être définies pour s'assurer que les différentes composantes du projet permettront de réduire cette exposition à l'échelle du quartier.

L'Autorité environnementale estime donc nécessaire que des compléments soient apportés sur cet enjeu, prenant en compte la trajectoire nationale de référence d'adaptation au changement climatique qui anticipe une augmentation moyenne de 4° C en France à horizon 2100, qui recoupe le scénario dit « tendanciel »<sup>11</sup>. Il induit une température annuelle moyenne d'ici à la fin du siècle plus élevée, ainsi que des épisodes caniculaires plus intenses et durables avec des anomalies de température estivale de +5 °C à + 10°C. Pour l'Autorité environnementale, il est donc nécessaire d'examiner comment le quartier peut être adapté à cette évolution afin d'éviter d'altérer encore davantage la santé et la qualité de vie de ses habitants.

#### **(10) L'Autorité environnementale recommande, sur la base d'une comparaison entre l'état initial et l'évolu-**

11 Aurélien Ribes, Julien Boé, Saïd Qasmi, Brigitte Dubuisson, Hervé Douville et Laurent Terray, « An updated assessment of past and future warming over France based on a regional observational constraint », Earth System Dynamics, vol. 13, no 4, 2022, p. 1397-1415.

tion attendue de l'occupation des sols, d'évaluer l'impact du projet sur l'exposition des habitants du quartier à l'effet d'îlot de chaleur urbain et de définir des mesures qui permettent de la réduire en tenant compte des dernières projections liées aux effets du changement climatique.

## 4. Suites à donner à l'avis de l'Autorité environnementale

Le présent avis devra être joint au dossier de consultation du public.

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 du maître d'ouvrage qui la mettra à disposition du public par voie électronique au plus tard au moment de l'ouverture de l'enquête publique prévue à l'[article L.123-2](#). Ce mémoire en réponse devrait notamment préciser comment le maître d'ouvrage envisage de tenir compte de l'avis de l'Autorité environnementale, le cas échéant en modifiant son projet. Il sera transmis à la MRAe à l'adresse suivante : [mrae-idf.migt-paris.igedd@developpement-durable.gouv.fr](mailto:mrae-idf.migt-paris.igedd@developpement-durable.gouv.fr).

[L'Autorité environnementale rappelle que, conformément au IV de l'article L. 122-1-1 du code de l'environnement](#), une fois le projet autorisé, l'autorité compétente rend publiques la décision ainsi que, si celles-ci ne sont pas déjà incluses dans la décision, les informations relatives au processus de participation du public, la synthèse des observations du public et des autres consultations, notamment de l'autorité environnementale ainsi que leur prise en compte, et les lieux où peut être consultée l'étude d'impact.

L'avis de l'Autorité environnementale est disponible sur le site internet de la Mission régionale de l'autorité environnementale d'Île-de-France.

Fait à Paris le 18/04/2025

Le membre délégué :

*Sylvie BANOUN*

# ANNEXE

## 5. Liste des recommandations par ordre d'apparition dans le texte

(1) L'Autorité environnementale recommande de : - compléter la description du projet par des données générales essentielles à sa compréhension : périmètre, nombre d'habitants du quartier Le Morillon et répartition au sein des différents lots bâtis actuels, avant et après projet, surface de plancher totale et réhabilitée ; - une présentation des évolutions du quartier avec un plan de masse lisible et des modélisations avant/après ainsi qu'un bilan localisé des démolitions, des réhabilitations, des constructions et des extensions ; - compléter la description du secteur sud-ouest (création de logements, extension et réhabilitation du groupe scolaire Paul Lafargue).....9

(2) L'Autorité environnementale recommande de : - compléter le bilan par le nombre de participants aux réunions publiques, aux balades urbaines ainsi qu'aux permanences d'informations ; - compléter le bilan par la part d'habitants ayant participé aux concertations parmi ceux qui sont concernés par le projet et l'analyse de cette proportion....10

(3) L'Autorité environnementale recommande : - d'approfondir l'analyse des incidences potentielles du projet sur l'environnement et la santé humaine en intégrant les composantes précises du projet, - de définir en conséquence des mesures de la séquence éviter, réduire, compenser (ERC) pour réduire, voire compenser les incidences négatives sur l'environnement et la santé humaine après leur mise en œuvre.....10

(4) L'Autorité environnementale recommande de : - présenter en détail les solutions de substitutions raisonnables envisagées pour l'ensemble des composantes du projet de renouvellement urbain ; - justifier les choix réalisés en s'appuyant sur une analyse multicritères au regard de leurs incidences potentielles sur l'environnement et la santé humaine.....11

L'ambiance sonore a été caractérisée dans l'étude d'impact via les cartes stratégiques de bruit de Bruitparif et les trois différents plans de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) sur la commune de Montreuil. L'Autorité environnementale relève néanmoins que les cartes stratégiques de bruit utilisées dans le cadre de l'étude d'impact sont anciennes alors que des cartes plus récentes sont disponibles (2022). Il conviendra d'actualiser l'étude d'impact en conséquence.....11

(5) L'Autorité environnementale recommande de : - mettre à jour l'étude d'impact avec les cartes stratégiques de bruit actualisées ; - réaliser une campagne de mesures acoustiques et une modélisation de l'environnement sonore du site pour les futurs habitants et usagers du site ; - définir des mesures permettant d'éviter ou de réduire significativement l'exposition au bruit des habitants actuels et futurs, par référence aux valeurs limites établies par l'Organisation mondiale de la santé (OMS) en matière de risques sanitaires y compris lorsque les fenêtres sont ouvertes et dans les espaces de vie extérieurs ; - préciser les dispositions envisagées pour que les logements existants soient mieux protégés des nuisances sonores lorsque celles-ci excèdent les niveaux OMS ; - indi-

quer en complément de l'étude d'impact le nombre de personnes soumises à des niveaux de bruit supérieurs à ceux définis par l'OMS pour considérer l'effet néfaste du bruit sur la santé, par îlot, avant et après l'opération et évaluer l'évolution du nombre de mois en bonne santé perdus en moyenne.....13

(6) L'Autorité environnementale recommande de : - proposer des mesures d'évitement ou, à défaut, de réduction significative de cette exposition, par référence aux valeurs limites établies par l'Organisation mondiale de la santé pour définir les effets néfastes de la pollution de l'air sur la santé, notamment aux abords des axes les plus émetteurs et pour les établissements accueillant du public sensible ; - réaliser des modélisations de la qualité de l'air sur le site du projet en phase exploitation et à différentes périodes afin d'évaluer l'efficacité des mesures définies ; - ajouter un indicateur de suivi relatif à l'exposition des populations aux pollutions atmosphériques et aux mesures visant à l'éviter ou la réduire, fondé sur le contrôle périodique des concentrations des principaux polluants atmosphériques dans les zones les plus sensibles.....13

(7) L'Autorité environnementale recommande de compléter l'étude d'impact sur la base d'un diagnostic des sols caractérisant notamment sa pollution, et de définir des mesures permettant de garantir la compatibilité des milieux pollués avec les futurs usages.....14

(8) L'Autorité environnementale recommande de : - clarifier les aménagements cyclables et piétons prévus au sein du projet et leur connexion avec le maillage environnant existant ou à venir, en présentant un aperçu avant/après du schéma des infrastructures de mobilité actives et en détaillant la chaîne de déplacement de ces modes, depuis les logements jusqu'aux principales destinations utilisées dans la vie quotidienne, notamment les commerces, les établissements scolaires, services de santé, lieux de loisirs, commerces, sports, et les gares les plus proches ; - identifier le nombre et la localisation des stationnements vélo prévus dans l'espace public et dans les immeubles.....15

(9) L'Autorité environnementale recommande de : - réaliser une étude de trafic sur un périmètre élargi fondée sur des comptages effectués aussi bien en heures de pointe qu'en heure creuses, d'identifier les conditions actuelles de trafic, et de réaliser des modélisations de trafic en situation projet ; - clarifier la méthodologie et les données utilisées permettant de garantir une bonne prise en compte des effets induits de pollution sonore et atmosphérique liées aux évolutions de trafic et d'annexer cette étude au dossier ; - justifier le dimensionnement du stationnement automobile en le mettant en lien avec la stratégie de report modal visée afin de ne pas inciter à l'usage de l'automobile.16

(10) L'Autorité environnementale recommande , sur la base d'une comparaison entre l'état initial et l'évolution attendue de l'occupation des sols, d'évaluer l'impact du projet sur l'exposition des habitants du quartier à l'effet d'îlot de chaleur urbain et de définir des mesures qui permettent de la réduire en tenant compte des dernières projections liées aux effets du changement climatique.....17