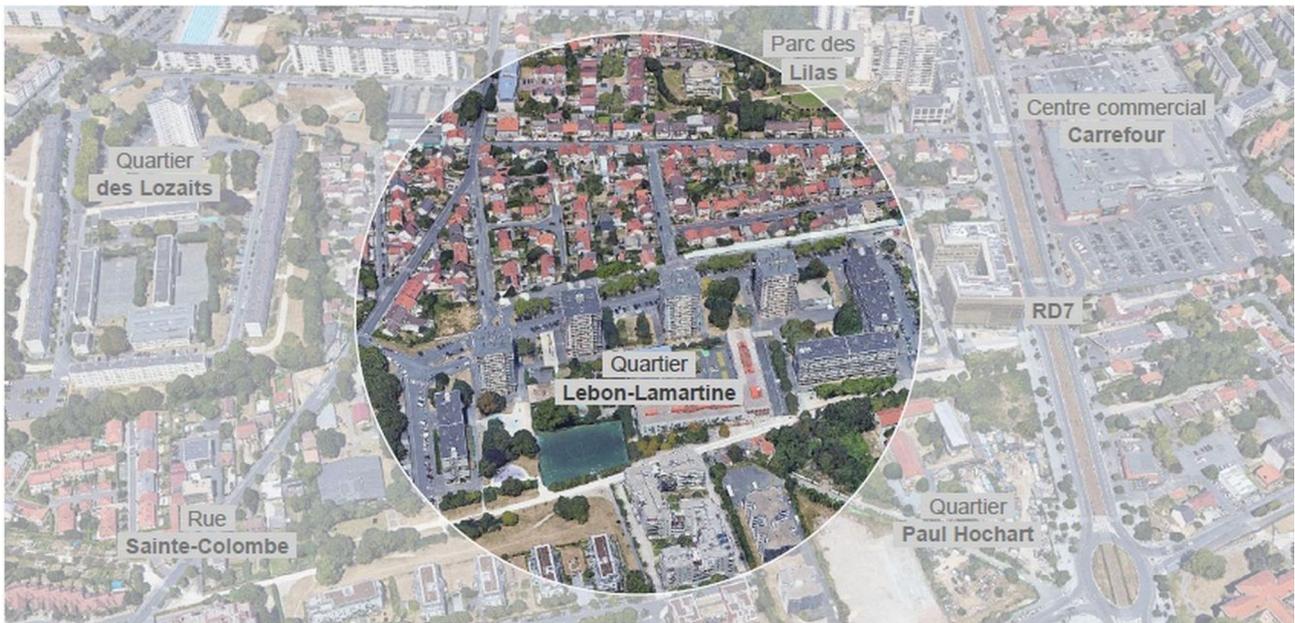




Mission régionale d'autorité environnementale
ÎLE-DE-FRANCE

**Avis délibéré sur le projet de renouvellement urbain
du quartier Lebon-Lamartine
et sur le plan local d'urbanisme
de Villejuif (94)
à l'occasion de sa mise en compatibilité par déclaration
de projet**

**N° ACIF-2024-008
du 20/11/2024**



Vue du quartier Lebon-Lamartine au sein duquel une opération de renouvellement urbain prévoit la démolition de 263 logements, la construction de 466 nouveaux logements et la réhabilitation de 300 autres logements permettant ainsi d'envisager l'accueil de 440 habitants supplémentaires.

Synthèse de l'avis

Le présent avis concerne le projet de renouvellement urbain du quartier Lebon-Lamartine et le plan local d'urbanisme (PLU) de Villejuif à l'occasion de sa mise en compatibilité par déclaration de projet, ainsi que leurs évaluations environnementales respectives, datées de juin 2024. Cette saisine intervient dans le cadre d'une procédure d'évaluation environnementale commune au projet de renouvellement urbain du quartier Lebon-Lamartine porté par la commune de Villejuif (94) et à la mise en compatibilité du PLU par déclaration de projet portée par l'établissement public territorial (EPT) Grand-Orly Seine Bièvre.

Le projet concerne le quartier Lebon-Lamartine visé par le nouveau programme national de renouvellement urbain (NPNRU). Ce quartier d'environ 5,8 ha, se trouve à l'extrémité sud de la commune. Il est actuellement occupé par 563 logements sociaux répartis entre quatre tours et trois barres de logements culminant en R+13. Le quartier comprend également un groupe scolaire, un terrain de sport et une crèche.

Le projet de transformation profonde du quartier vise à démolir 263 logements et à en construire 466 nouveaux. Les opérations comprendront également la réhabilitation des 300 logements situés dans les tours existantes, la rénovation des équipements et la création de services en rez-de-chaussée. Les espaces publics seront réaménagés en laissant la place à environ 8 000 m² d'espaces verts et la suppression des stationnements en surface.

La réalisation de ce projet nécessite de modifier le PLU avec la création d'une nouvelle zone (Ubc) correspondant au périmètre du quartier permettant ainsi une adaptation ponctuelle du règlement.

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

- les démolitions et les reconstructions et l'impact de l'opération en termes de consommation de matériaux et d'énergie et d'émissions de gaz à effet de serre ;
- les pollutions sonores et atmosphériques liées aux déplacements ;
- l'adaptation au changement climatique ;
- la biodiversité ;
- le cadre de vie.

Les principales recommandations de l'Autorité environnementale sont de :

- justifier les démolitions envisagées sur la base d'une part d'une analyse approfondie des caractéristiques et de l'état des bâtiments existants et d'autre part sur la comparaison de la consommation de ressources et d'impact carbone avec d'autres solutions telle que la réhabilitation ;
- réaliser un diagnostic de gestion des déchets et un bilan des déblais et remblais de l'opération, et proposer des stratégies d'optimisation portant sur le réemploi des ressources et la gestion des déblais ;
- décrire d'un point de vue architectural comment le projet a prévu une disposition des bâtiments visant à favoriser la dispersion des polluants ;
- proposer des modalités visant à augmenter significativement l'utilisation des transports en commun et des modes actifs afin de diminuer nettement l'utilisation de la voiture sur le quartier Lebon-Lamartine ;
- préciser les principes de conception de l'architecture bioclimatique des bâtiments et évaluer comment ces choix contribuent à la baisse du phénomène d'îlot de chaleur urbain.

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
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.....	10
1.3. Principaux enjeux environnementaux identifiés par l'Autorité environnementale.....	10
2. L'évaluation environnementale.....	11
2.1. Qualité du dossier et de la démarche d'évaluation environnementale.....	11
2.2. Articulation avec les documents de planification existants.....	11
2.3. Justification des choix retenus et solutions alternatives.....	12
3. Analyse de la prise en compte de l'environnement.....	13
3.1. Le chantier, la consommation de ressources et l'impact carbone de l'opération.....	13
3.2. Les nuisances sonores.....	14
3.3. La pollution de l'air.....	18
3.4. Les déplacements et le stationnement.....	18
3.5. L'adaptation au changement climatique.....	19
3.6. La biodiversité.....	20
3.7. Le cadre de vie.....	21
4. Suites à donner à l'avis de l'Autorité environnementale.....	21
ANNEXE.....	22
5. Liste des recommandations par ordre d'apparition dans le texte.....	23

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'environnement¹ 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 environnementale² 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 le maire de la commune de Villejuif et par le président de l'EPT Grand-Orly Seine Bièvre pour rendre un avis sur le projet de renouvellement urbain du quartier Lebon-Lamartine et le projet de plan local d'urbanisme (PLU) de Villejuif (94), à l'occasion de sa mise en compatibilité par déclaration de projet, et sur leurs évaluations environnementales datés de juin 2024.

L'Autorité environnementale est saisie dans le cadre d'une procédure d'évaluation environnementale commune, conformément à l'article L. 122-13 du code de l'environnement, dans le cadre des procédures de permis d'aménager et de mise en compatibilité du PLU de Villejuif.

Le projet d'aménagement 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). Le projet de mise en compatibilité du PLU dans le cadre de la déclaration de projet est soumis à la réalisation d'une évaluation environnementale en application des dispositions des articles R.104-11 à R.104-14 du code de l'urbanisme.

Cette saisine étant conforme au [I de l'article R. 122- 26 du code de l'environnement](#) relatif à l'autorité environnementale compétente, il en a été accusé réception par le pôle d'appui à l'Autorité environnementale le 22 août 2024. Conformément à ce même article, l'avis doit être rendu dans le délai de trois mois à compter de cette date.

Conformément aux dispositions du III de l'article R. 122-7 du code de l'environnement, le pôle d'appui a consulté le directeur de l'agence régionale de santé d'Île-de-France. Sa réponse du 3 octobre 2024 est prise en compte dans le présent avis.

-
- 1 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).
 - 2 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)

L'Autorité environnementale s'est réunie le 20 novembre 2024. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur le projet de renouvellement urbain du quartier Lebon-Lamartine et sur le projet de mise en compatibilité du PLU de Villejuif (94).

Sur la base des travaux préparatoires du pôle d'appui et sur le rapport de Sylvie BANOUN, coordonnatrice, après en avoir délibéré, l'Autorité environnementale rend l'avis qui suit.

Chacun des membres ayant délibéré 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

Anru	Agence nationale de renouvellement urbain
ERC	Séquence « éviter – réduire - compenser »
EPT	Établissement public territorial
GOSB	Grand-Orly Seine Bièvre
ICU	Îlot de chaleur urbain
Insee	Institut national de la statistique et des études économiques
LAeq	Indicateur réglementaire français (notamment utilisé pour le classement sonore des infrastructures de transports)
Lden	Niveau moyen sur 24h du bruit
MGP	Métropole du grand Paris
NO2	Dioxyde d'azote
NPNRU	Nouveau programme national de renouvellement urbain
OAP	Orientation d'aménagement et de programmation
OMS	Organisation mondiale de la santé
PADD	Projet d'aménagement et de développement durable
PLU	Plan local d'urbanisme
Sdage	Schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux
Sdrif	Schéma directeur régional de la région Île-de-France

Avis détaillé

1. Présentation du projet

1.1. Contexte et présentation du projet

■ Localisation et description du site du projet

Le projet s'implante dans le quartier Lebon-Lamartine à Villejuif, commune du Val-de-Marne (94) à environ 5 km au sud de Paris, sur le territoire de l'établissement public territorial Grand-Orly Seine Bièvre (GOSB) qui regroupe 24 communes. D'une superficie de 5,3 km², la commune compte 57 753 habitants au sein d'un EPT de près de 700 000 habitants (Insee 2021).

Le quartier Lebon-Lamartine (environ 5,8 ha) se trouve à l'extrémité sud de la commune, à la limite avec la ville de L'Haÿ-les-Roses. L'architecture du quartier est typique des quartiers résidentiels de tours et de barres la fin des années 1960. Il regroupe actuellement 563 logements sociaux et accueille plus de 1 500 habitants répartis en sept bâtiments quatre tours culminant en R+13 sur la partie nord et trois barres de hauteur R+8 aux extrémités est et ouest. Le quartier s'organise autour d'espaces verts en cœur d'îlot et des voies de circulation bordant le quartier. Un groupe scolaire, une crèche de 60 berceaux et deux terrains de sport sont implantés au centre du quartier.

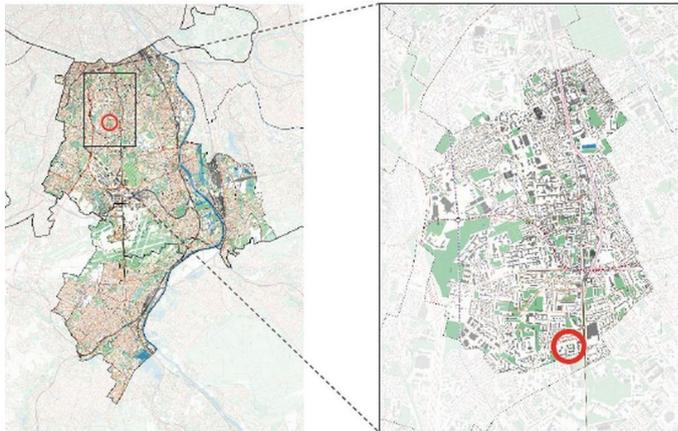


Illustration 1 : Le quartier Lebon-Lamartine au sein de l'EPT GOSB (à gauche) et du territoire communal de Villejuif (à droite) (Présentation du projet du 04/01/2022 p.2).

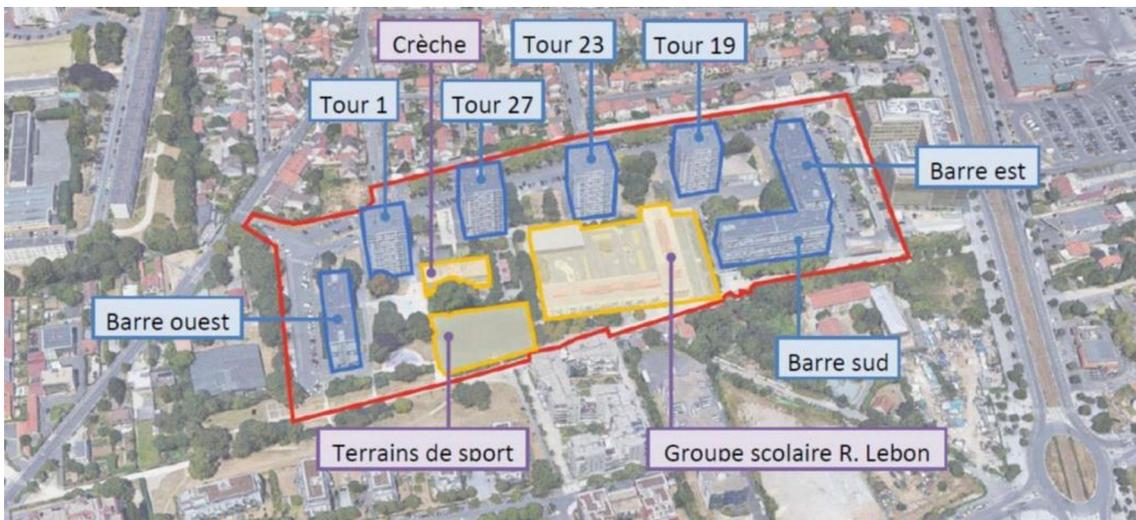


Illustration 2 : Plan de situation des bâtiments résidentiels (en bleu) et des équipements (en jaune) du quartier Lebon-Lamartine (Annexe n°5 diagnostic environnemental sur les sols p.8)

L'accès au quartier s'effectue principalement par la rue Lamartine au nord du site, et par la route départementale (RD)7 à l'est du projet. La coulée verte Bièvre-Lilas relie directement le quartier au quartier Hochart à L'Haÿ-lès-Roses. La desserte en transports en commun est assurée par la ligne du métro 7 (reliant le site avec Paris) et le tram 7 (reliant le site avec l'aéroport d'Orly). L'arrivée d'une station de la ligne 15 sud du Grand Paris Express (GPE) situé à moins de 800 mètres du quartier Lebon-Lamartine offrira une connexion aux territoires situés à l'est et à l'ouest du site.

■ Contexte et objectifs du projet

Le renouvellement urbain du quartier Lebon-Lamartine s'inscrit dans le cadre d'une opération du nouveau programme de renouvellement urbain (NPNRU) de grande échelle regroupant les quartiers Lebon-Lamartine et Hochart. Bien que ces quartiers fassent l'objet d'une même convention de l'agence nationale de renouvellement urbain (Anru), chacun des deux constitue une opération d'aménagement autonome. Et bien que l'objectif soit de relier les deux secteurs, ils n'ont pas de lien fonctionnel entre eux au-delà de l'accès à la RD7.

Les objectifs du programme de renouvellement urbain du quartier Lebon-Lamartine visent à :

- désenclaver le quartier en améliorant notamment la lisibilité et le partage modal de la trame viaire au sein des ensembles résidentiels ;
- appuyer le rayonnement des équipements du quartier, en transformant les pôles de vie en espaces partagés et en lieux de mixité et de lien social ;
- renforcer la programmation économique et favoriser l'implantation d'activités ;
- diversifier l'environnement urbain par une offre résidentielle renouvelée, qualitative et attractive, en requalifiant le patrimoine existant et en développant un habitat varié ;
- tendre vers une ville durable inscrite dans la transition écologique et énergétique, en améliorant la performance énergétique des bâtiments et en favorisant des modes de vie moins carbonés.

■ Caractéristiques principales du projet

Sur un terrain d'environ 5,1 ha (c'est-à-dire presque la totalité du quartier), le projet prévoit :

- la création d'environ 30 962 m² de surface de plancher³ ;
- la démolition de 263 logements (trois barres de hauteur R+9)⁴ ;
- la construction de 466 nouveaux logements d'une hauteur maximale portée à 36 mètres soit R+11 et la réhabilitation de 300 logements dans les tours existantes ;
- la création d'environ 565 m² de commerces en rez-de-chaussée (RDC) des tours et 200 m² en RDC de la frange nord ;
- La construction de quatre parkings automobiles totalisant ensemble 407 places ;
- la rénovation du groupe scolaire Robert Lebon, de la crèche et du terrain de foot.

3 La surface de plancher ne comprend ni les murs, ni les espaces de circulation (escaliers, ascenseurs, notamment), ni les parkings.

4 Il n'est pas précisé si les places de stationnement automobiles dédiées sont supprimées également

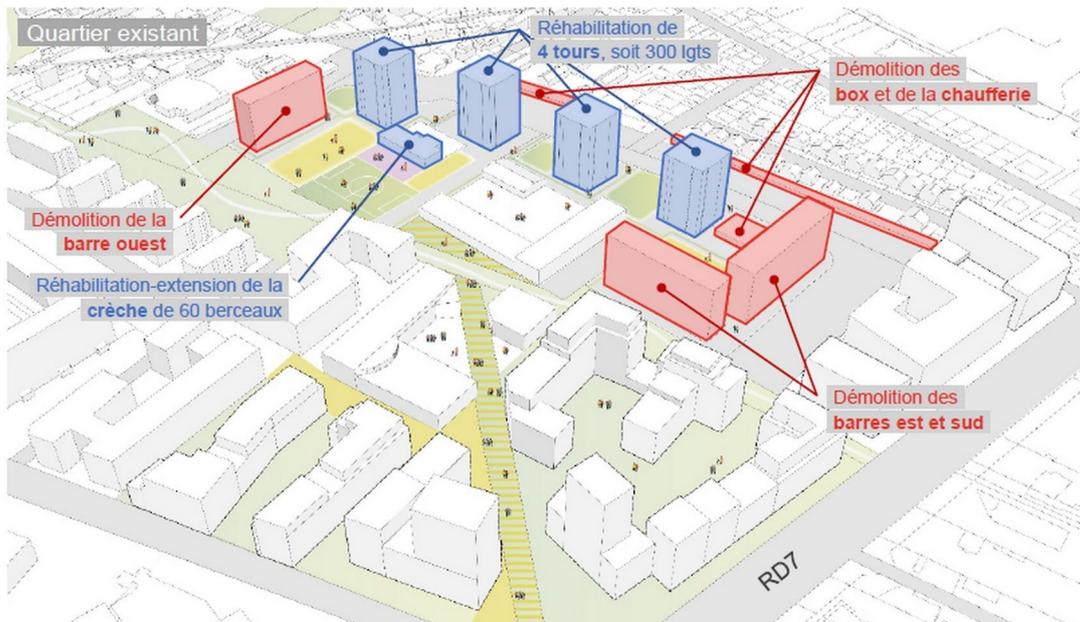


Illustration 3 : Localisation des interventions sur le quartier existant (Présentation du projet du 04/01/2022 p.12)

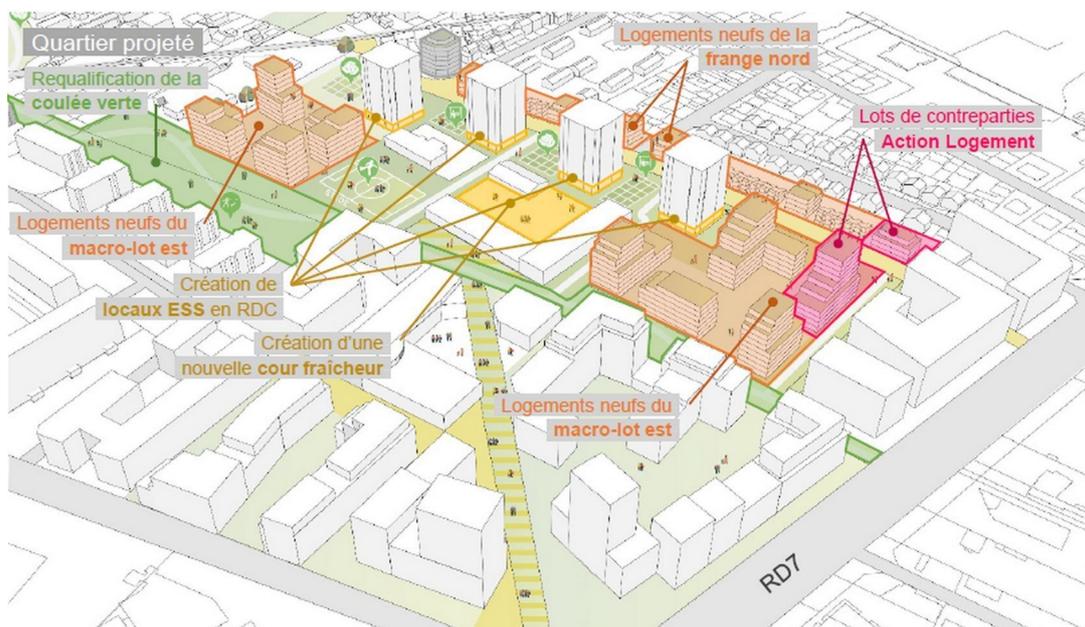


Illustration 4 : Localisation des interventions sur le quartier projeté (Présentation du projet du 04/01/2022 p.12)

D'après le planning prévisionnel, les travaux devraient se prolonger jusqu'en 2030.

■ Mise en compatibilité par déclaration de projet du PLU

Le projet nécessite de faire évoluer le règlement du plan local d'urbanisme (PLU) de Villejuif approuvé le 16 décembre 2015. La procédure de déclaration de projet emportant mise en compatibilité du PLU de Villejuif (pour faire évoluer le règlement graphique et écrit) fait suite à la délibération du conseil municipal du 26 septembre 2023. L'EPT GOSB a prescrit la procédure par arrêté du 20 novembre 2024.

La principale modification du PLU porte sur la création d'un nouveau sous-secteur Ubc au sein de la zone UB. Cette création permet l'adaptation ponctuelle du règlement dans le secteur du quartier Lebon-Lamartine.

Elle porte notamment sur :

- le retrait à 5 mètres maximum (contre 2,5 mètres actuellement) des constructions par rapport aux voies et emprises publiques ;
- l'augmentation de l'emprise au sol des constructions jusqu'à 75 % de la superficie du terrain (50 % aujourd'hui) ;
- l'accroissement de la hauteur maximale des constructions jusqu'à 36 mètres (21 mètres actuellement) ;
- l'abaissement du coefficient de biodiversité exigé à 20 % au lieu de 30 %;
- la division par deux de la part de pleine terre exigée pour la faire passer de 20 % à 10 %.

Les objectifs du projet de renouvellement urbain visent, selon le maître d'ouvrage, à désenclaver le quartier et assurer une cohérence avec le tissu environnant, favoriser la résilience écologique du quartier, libérer des espaces au sol pour développer des espaces extérieurs et renforcer la présence de la nature en ville. L'Autorité environnementale constate que certaines modifications du PLU paraissent contradictoires avec les objectifs du projet de renouvellement urbain (augmentation de l'emprise au sol, diminution de la part de pleine terre et abaissement du coefficient de biodiversité). En outre, densifier un quartier de barres et de tours n'est pas nécessairement synonyme d'amélioration du cadre de vie des habitants.

La commune de Villejuif affiche un engagement fort en faveur de la piétonisation du quartier et cherche à limiter la place de la voiture, notamment des stationnements automobiles en surface : « *la voiture n'est plus l'unité de mesure et de dessin de la ville, et si son utilité est réelle pour beaucoup d'habitants, elle peut être 'rangée' à sa bonne place, en l'occurrence dans des parkings en ouvrage sous les bâtiments* ».

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

L'étude d'impact indique que le projet s'est construit avec les habitants au travers d'une large concertation menée depuis 2020. Réunions publiques et ateliers ont permis de rassembler les habitants autour de l'élaboration du projet. Un document intitulé « *restitution de la concertation été 2022* » (p.289) synthétise les attentes des riverains en termes d'aménagement.

S'il devait être considéré comme le bilan de la concertation, ce document serait incomplet : il ne distingue pas les demandes qui ont été prises en compte et qui ont permis de faire évoluer le projet de celles qui n'ont pas été retenues à l'issue de la concertation.

(1) L'Autorité environnementale recommande de présenter un bilan clair de la phase de concertation mettant en avant les attentes des habitants prises en compte pour faire évoluer le projet initial.

1.3. Principaux enjeux environnementaux identifiés par l'Autorité environnementale

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

- les démolitions et les reconstructions et l'impact de l'opération en termes de consommation de matériaux et d'énergie et d'émissions de gaz à effet de serre ;
- les pollutions sonores et atmosphériques liées aux déplacements ;
- l'adaptation au changement climatique ;
- la biodiversité ;
- le cadre de vie.

2. L'évaluation environnementale

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

L'étude d'impact est de bonne qualité. Elle est bien illustrée, la rédaction est claire et des synthèses permettent de bien appréhender les principaux enjeux et incidences du projet. Les tableaux de synthèse des enjeux environnementaux et des effets sur l'environnement des mesures associées en facilitent l'appréhension.

Des études spécifiques, jointes en annexe au dossier, ont été menées sur les principales thématiques à enjeux (le trafic, la biodiversité, la pollution des sols, la pollution atmosphérique, le bruit...). Les résultats de ces études, qui sont de bonne qualité, sont parfois toutefois présentés trop succinctement dans l'étude d'impact ce qui peut nuire à leur bonne compréhension.

Certaines analyses doivent en outre être approfondies, notamment concernant les conditions de déplacement à pied ou à vélo dans le quartier et vers le centre-ville. Ces précisions seraient particulièrement utiles dès lors que les études réalisées permettent de présenter une vision consolidée du fonctionnement du quartier et des incidences de ce projet sur ce fonctionnement.

Les mesures formulées n'ont souvent qu'une portée générale et leur mise en application est insuffisamment détaillée, ce qui ne permet pas de se projeter sur leur mise en œuvre opérationnelle ni d'en mesurer l'efficacité.

L'étude d'impact comporte une description des incidences notables que le projet est susceptible d'avoir sur l'environnement résultant « *du cumul des incidences avec d'autres projets* » (p.269). Elle décrit succinctement les projets connexes et poursuit par une évaluation sous forme d'un tableau de synthèse des différents effets cumulés.

Un résumé non technique distinct de l'étude d'impact complète le dossier. Il reprend les principales informations traitées mais avec 120 pages, il est somme toute un peu long pour appréhender rapidement les enjeux du projet.

(2) L'Autorité environnementale recommande de réduire le volume du résumé non technique afin d'appréhender plus rapidement et facilement les enjeux du projet.

2.2. Articulation avec les documents de planification existants

L'analyse de l'articulation de la mise en compatibilité du PLU et du projet d'aménagement et de renouvellement urbain du quartier Lebon-Lamartine avec les différents documents de planification en vigueur n'est pas regroupée dans la partie dédiée. Des éléments complémentaires sur les dispositions de ces documents sont également présentés dans l'état initial de l'environnement de l'étude d'impact. La dispersion des éléments portant sur l'articulation de la mise en compatibilité du PLU et du projet avec les documents en vigueur ne facilite pas la bonne appréhension de ce volet.

L'étude d'impact indique que le projet « *répond en tout point* » aux orientations du projet d'aménagement et de développement durable (PADD) du PLUi du territoire en cours d'élaboration. En effet, le maître d'ouvrage affirme que le projet s'inscrit dans les objectifs d'amélioration et d'apaisement des conditions de vie des habitantes et habitants, et d'anticipation et d'adaptation du territoire.

L'étude d'impact montre également de manière succincte comment le projet s'articule avec les orientations et les objectifs du schéma de cohérence territoriale (SCoT) de la métropole du Grand Paris arrêté le 24 janvier 2022 notamment pour la diversification de l'offre de logements et le développement de la nature en ville. Cette analyse nécessite d'être actualisée, le SCoT ayant été approuvé en juillet 2023.

Le maître d'ouvrage justifie le projet en l'inscrivant dans les objectifs du schéma directeur régional d'Île-de-France (Sdrif) qui identifie le site du projet en tant que quartier à densifier à proximité d'une gare.

Enfin, l'étude d'impact affirme que le projet a pris en compte les règles fixées par le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (Sdage) Seine-Normandie 2022-2027 pour la gestion des eaux pluviales.

(3) L'Autorité environnementale recommande :

- d'actualiser l'analyse de l'articulation du projet de renouvellement urbain et de la mise en compatibilité du PLU avec le SCoT de la MGP, approuvé en juillet 2023 ;
- de regrouper dans une partie dédiée l'ensemble des analyses portant sur l'articulation de la mise en compatibilité du PLU et du projet d'aménagement et de renouvellement urbain avec les documents de planification de rang supérieur.

2.3. Justification des choix retenus et solutions alternatives

L'étude d'impact précise que « les solutions de substitution envisagées et les choix opérés sont le résultat d'arbitrages économiques, socio-politiques, écologiques, dans une logique de développement durable ». La prise en compte de ces arbitrages est exposée parfois clairement, comme, par exemple, pour les choix qui ont conduit à la modification de l'implantation des bâtiments dans le but d'optimiser l'apport solaire en façade. De la même manière en présentant les avantages et les inconvénients des différents scénarios de mobilité, le choix de la solution finale retenue paraît justifié.

Les évolutions du projet au fil du temps sont ainsi pour la plupart justifiées. Mais les choix retenus et l'examen des solutions alternatives sont moins satisfaisants ; le choix d'un nombre élevé de démolitions, la densification de quartiers alentour auraient pu entrer en considération pour apprécier les choix intervenus. L'appréciation des alternatives au regard de leurs incidences sur l'environnement et la santé humaine n'apparaît pas clairement.

En outre, l'absence de solutions alternatives aux démolitions est d'autant plus préjudiciable que le projet de rénovation urbaine vise à améliorer la qualité de vie des habitants et que les conséquences sociales potentielles de ces démolitions ne sont pas décrites. L'Autorité environnementale rappelle que la réhabilitation est une solution permettant d'éviter ou de réduire certaines conséquences du projet, notamment la consommation énergétique et de matériaux, les émissions de gaz à effet de serre et la production de déchets et de réduire dans un certain nombre de cas, le bruit et les nuisances des travaux. L'étude d'impact en fait elle-même état en indiquant que « l'impact carbone de la construction neuve est 20 fois plus impactant que la réhabilitation de l'existant » (p.237). Elle ne fait pas le total de la consommation de ressources associées à ce choix.

Plus généralement, l'Autorité environnementale relève l'absence d'étude approfondie des caractéristiques et de l'état des bâtiments existants, en vue notamment d'évaluer la qualité des logements (taille des pièces, hauteur sous plafond, multi-orientation, etc.). Par ailleurs, afin de déterminer l'équilibre optimal entre les objectifs du projet de requalification du quartier et sa contribution souhaitable aux objectifs nationaux de réduction de 40 % des émissions de gaz à effet de serre (GES) en 2030 par rapport à 1990, un bilan carbone/ressources/énergies/matériaux de l'ensemble de l'opération (démolition/reconstruction) devrait constituer la base d'une comparaison entre le projet retenu et plusieurs solutions alternatives limitant le nombre de démolitions et prévoyant des réhabilitations lourdes.

(4) L'Autorité environnementale recommande de :

- produire une analyse approfondie des caractéristiques et de l'état des bâtiments existants voués à la démolition, évaluant notamment leur valeur architecturale et patrimoniale mais aussi leur qualité d'agré-ment (hauteur sous plafond, surface des pièces principales, multi-exposition, etc.), ainsi qu'une étude sur leur potentiel de réhabilitation et de transformation ;
- reconsidérer leur démolition, sauf à démontrer l'impossibilité de les réutiliser en tout ou partie ;
- présenter un bilan prévisionnel en matière de consommation d'énergie et de matériaux comme d'émissions de gaz à effet de serre et de production de déchets d'une démolition suivie d'une reconstruction comparativement à d'autres solutions.

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

3.1. Le chantier, la consommation de ressources et l'impact carbone de l'opération

■ Démolitions et reconstructions

Au vu de l'ampleur du chantier avec la démolition programmée d'environ 263 logements et la construction de 471 logements, qui s'accompagne d'une consommation importante de matériaux, le dossier devrait décrire les modalités retenues pour limiter la consommation des ressources et notamment la réutilisation des matériaux sur place (sols, matériaux de structure...), sachant qu'elle permet également de limiter les besoins de transport et les conséquences associées (consommation de carburant, émissions de GES).

L'étude d'impact estime la production des déchets de démolition mais l'apprécie comme « *négative modérée avérée* » alors qu'il s'agit de la destruction de trois bâtiments dont les surfaces à démolir totalisent 21 000 m².

Type de déchet	Projet
Déchets inertes (tonnes)	21 000
Déchets non-dangereux (tonnes)	1 470
Déchets dangereux (tonnes)	357
Total (tonnes)	22 827
Nombre de camions liés à l'évacuation des déblais (15 tonnes)	1522
Nombre de camions liés à l'évacuation des déblais (25 tonnes)	913

Illustration 5 : Estimation des déchets de démolition (Étude d'impact p.244).

L'inventaire des ressources présentes sur le site et donc potentiellement réutilisables est insuffisant, notamment les matériaux de gros œuvre et second œuvre des bâtiments existants. L'étude d'impact ne fait pas état de l'origine et des filières d'approvisionnement et de recyclage des matériaux qui seront utilisés dans le cadre de la réalisation de l'opération, et n'évalue pas l'impact potentiel sur les ressources. Les modalités de réemploi, de recyclage ou, le cas échéant, de mise au rebut de ces matériaux ne sont pas précisées.

Des mesures destinées à éviter, réduire ou compenser (ERC) les incidences sont prévues pour la gestion des déchets sans commencer de mettre en œuvre le principe d'évitement et de réduction à la source en vertu duquel le déchet le mieux géré est celui qu'on n'a pas produit.

Ces mesures se limitent dès lors à la réalisation de diagnostics sur « *la ressource et la gestion des déchets issus de la démolition* » et à « *un bilan des déblais et remblais de l'opération* ». Ces bilans et diagnostics auraient dû déjà figurer dans les données de l'étude d'impact. Sans ces informations, les « *décisions sur l'issue donnée aux déchets* » notamment sur le gisement de réemploi et « *la stratégie d'optimisation des déblais* » proposées sont insuffisamment documentées, et, surtout, ne sont assorties d'aucune évaluation quantitative ou qualitative.

(5) L'Autorité environnementale recommande de réaliser un diagnostic de gestion des déchets issus de la démolition et un bilan des déblais et remblais de l'opération et de proposer des stratégies de réemploi des ressources et d'optimisation de la gestion des déblais.

■ Bilan carbone de l'opération

L'Autorité environnementale souligne qu'une analyse des émissions de GES et des consommations énergétiques a été réalisée, pour la phase travaux et la phase exploitation du projet. L'impact carbone de l'opération a été calculé suivant la méthode E+C-⁵ (p.237). Il est indiqué que « *l'impact de la construction neuve est la plus importante du volet construction, il est 20 fois plus impactant que la réhabilitation de l'existant* ». Compte tenu de cette appréciation, et comme précédemment relevé, d'autres scénarios constructifs alternatifs aux démolitions seraient attendus. Ce bilan devrait en outre être assorti d'un bilan ressources/matériaux et servir de base à la comparaison de plusieurs scénarios pour l'améliorer.

5 Les facteurs d'émissions des sources d'énergie, des gaz, des matériaux et des équipements sont exprimés en kg CO², et calculés sur la base d'analyse de cycle de vie (ACV) qui tiennent compte des émissions depuis l'extraction des matières premières jusqu'à la fin de vie, incluant les procédés industriels, le fret, la mise en œuvre, l'exploitation et la maintenance.

(6) L'Autorité environnementale recommande de compléter la présentation du bilan carbone et énergie de l'opération par l'intégration de la consommation de matériaux en présentant des choix constructifs pour l'améliorer par différents scénarios de réemploi, de recyclage et d'évacuation des matériaux de démolition.

■ Effets du chantier sur la santé et la qualité de vie

Une opération de renouvellement urbain a vocation notamment à améliorer la qualité de vie des habitants et usagers actuels du quartier. L'étude d'impact n'évoque pas le contenu précis du programme de travaux sur l'existant ni les effets attendus de ces travaux sur la santé humaine et le confort dans les habitations, notamment en ce qui concerne leur exposition aux pollutions atmosphériques et sonores, l'accès à des espaces de loisirs, la possibilité pour les enfants de jouer dans des espaces extérieurs, etc.

(7) L'Autorité environnementale recommande de compléter l'étude d'impact par le détail des opérations de rénovation et de réhabilitation des logements existants en précisant les effets prévisibles sur la santé humaine et la qualité de vie des habitants.

3.2. Les nuisances sonores

Une étude acoustique a été réalisée en 2020 pour étalonner une modélisation numérique⁶ du secteur dans sa situation actuelle et projetée. L'étude a été actualisée en 2023 pour prendre en compte les évolutions du projet d'aménagement.

La campagne initiale de mesure « s'est déroulée le 21 janvier 2020 entre 16 h et 19 h et 22 h et minuit de manière à obtenir des données pour la période de référence jour (6 h-22h) et nuit (22h-6h) » (annexe 9 étude acoustique p.68/80). Pour l'Autorité environnementale, l'état initial, même actualisé par une étude de trafic réalisée en 2023 ne portant pas sur les incidences sonores, est à reprendre. En effet, à la date de la campagne effectuée, la Covid-19 était en phase aiguë de développement ce qui a conduit à des modifications d'usage dans les circulations des individus avec un appel massif des pouvoirs publics au télétravail. Par ailleurs, une mesure de trois heures un jour ne permet pas de moyenner sur un an l'intensité sonore de jour, il en est de même avec une mesure de quelques heures une nuit pour considérer le niveau de bruit nocturne sur un an. Pour l'Autorité environnementale, il convient de traiter cet enjeu avec plus de rigueur.

Les cartes de bruit stratégiques (CBS)⁷ datées de 2019 produites par Bruitparif⁸ montrent que la ville de Villejuif est principalement exposée à des nuisances sonores d'origine routière. La bordure est de la zone du projet est soumise en particulier au bruit de la RD7. L'étude acoustique précise que la RD7 est classée catégorie 2⁹, ce qui impose aux nouvelles constructions, de respecter des dispositions techniques de protection contre le bruit dans une bande de 250 mètres de large de part et d'autre de cet axe. L'Autorité environnementale note que l'étude acoustique a pris en compte des cartes de Bruitparif anciennes et dépassées de 2019 alors que les dernières cartes disponibles de 2022 montrent une ambiance sonore bien plus dégradée que celle présentée dans l'étude acoustique.

6 La modélisation numérique a pour but, en complément de la campagne de mesures réalisée sur site, d'évaluer les impacts acoustiques prévisionnels du projet en comparant une situation initiale et une situation projetée.

7 Les cartes de bruit stratégiques sont des représentations graphiques des niveaux de bruit, elles servent de base à l'établissement des plans de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE).

8 Organisme qui mesure, cartographie et étudie l'environnement sonore en région parisienne.

9 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)).



Illustration 6 : extrait de l'étude acoustique (annexe 9 page 22) présentant la carte de Bruitparif de 2019 montrant une ambiance sonore diurne majoritairement apaisée (couleur verte)



Illustration 7 : secteur de projet identifié sur la carte de Bruitparif de 2022 montrant la disparition des zones apaisées (vert) et une intensité sonore en hausse sur toute la zone.

La bordure est de la zone du projet est soumise en particulier aux nuisances sonores de la RD7. L'étude acoustique précise que la RD7 est classée en catégorie 2¹⁰ imposant aux nouvelles constructions de respecter des dispositions techniques de protection contre le bruit sur une largeur de 250 mètres de part et d'autre de cet axe.

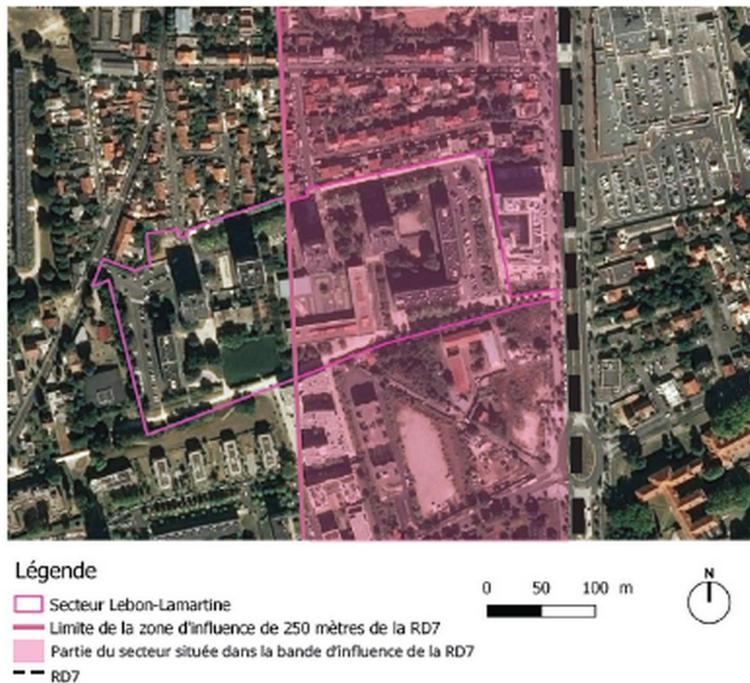


Illustration 8 : Cartographie de la limite de la bande de 250 mètres affectée par le bruit de la RD7 (Annexe 9 Étude acoustique p.24).

Les résultats des modélisations contestés par l'Autorité environnementale (cf supra) concluent que d'une manière générale, l'ambiance sonore du site demeure calme à modérée après la réalisation du projet. Avec la construction des nouveaux bâtiments à l'est du site, les nuisances de la RD7 seraient diminuées ; le niveau sonore passe globalement de bruyant ou modéré¹¹ à calme. L'étude d'impact complète cette analyse en indiquant que certaines zones exposées verront leur niveau sonore passer de calme à modéré notamment celles exposées aux voies de desserte (Étude d'impact p.258). En certains points cependant également « *les niveaux sonores augmentent significativement de 3,5 à 9,3 dB(A)* » (Étude acoustique p.50).

10 Classement sonore départemental des infrastructures de transport terrestre.

11 Une zone est considérée en ambiance sonore modérée si le niveau de bruit ambiant existant à deux mètres en avant des façades des bâtiments visés avant la réalisation de l'aménagement projeté est tel que les deux conditions suivantes soient réunies : • LAeq (6h-22h) < 65 dBA • LAeq (22h-6h) < 60 dBA

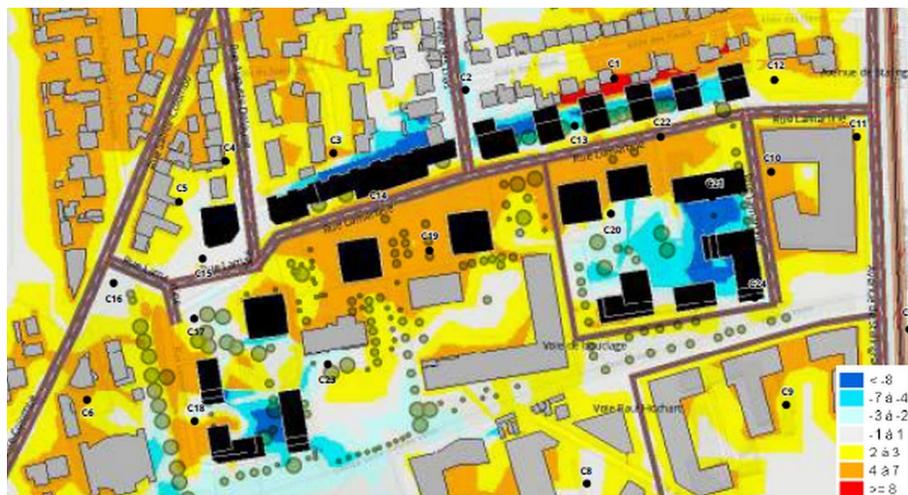


Illustration 9 : Variation de l'ambiance acoustique entre l'état projeté et l'état au fil de l'eau de jour (Étude d'impact p.322).

L'Autorité environnementale note avec beaucoup d'intérêt que l'étude acoustique (p.55) utilise les références de l'Organisation mondiale de la santé (OMS) en rappelant que « les niveaux d'exposition recommandés à l'extérieur pour le bruit de la circulation routière sont pour le niveau L_{den} , 53 dB(A) et pour le niveau L_n , 45 dB(A) ». Les cartes proposées montrent que « les niveaux sonores ne permettent pas aux bâtiments situés le long de la rue Lamartine de respecter les plafonds de référence définis par l'OMS ».

L'étude d'impact indique un travail sur la conception des voies de desserte interne avec un abaissement de la limitation de vitesse, mais n'évoque pas d'autres pistes ; elle renvoie à la mise en œuvre des recommandations de l'étude acoustique. L'Autorité environnementale souligne le besoin de tenir compte des niveaux sonores retenus par l'OMS à savoir le respect des valeurs limites (53db(A) en période diurne et 42 dB(A) en période nocturne pour le bruit routier) « à l'intérieur des pièces de nuit en prenant en compte les fenêtres ouvertes lors de période caniculaire » car ils fixent les valeurs au-dessus desquelles le bruit a un impact néfaste sur la santé. Ces recommandations visent à respecter les niveaux sonores de préservation de la santé identifiés par l'OMS à savoir la limite de 53db(A) en période diurne et 42 dB(A) en période nocturne « à l'intérieur des pièces de nuit en prenant en compte les fenêtres ouvertes lors de période caniculaire ». Il apparaît nécessaire que le maître d'ouvrage s'engage à mettre en œuvre les mesures recommandées par l'étude acoustique et en évalue l'efficacité (réalisation de buttes ou de talus en fond de parcelle, création de séparations au moyen de murs, murets, locaux vélos ou de jardinage...).

L'évaluation environnementale décrit les incidences de la modification du PLU sans prévoir de mesure de réduction ou de limitation du bruit dans la durée. Le PLU ne rappelle pas non plus l'obligation de respecter les règles associées au classement départemental des infrastructures de transport bruyantes. L'Autorité environnementale rappelle à cet égard la responsabilité de l'autorité compétente pour prendre toutes dispositions nécessaires à la promotion d'un urbanisme favorable à la santé, en particulier en ce qui concerne l'exposition des populations au bruit¹²

12 Cf les lettres d'information de la MRAe d'Île-de-France sur [les pollutions sonores](#) et [les secteurs de projet \(OAP\)](#).

(8) L'Autorité environnementale recommande :

- d'engager une nouvelle campagne de mesure de l'ambiance sonore à l'état initial sur une période plus représentative ;
- de définir les mesures d'évitement et de réduction de bruit en prenant comme référence les valeurs retenues par l'OMS pour caractériser l'effet néfaste du bruit sur la santé (53 db(A) en période diurne et 42 db(A) en période nocturne) à l'intérieur des pièces de nuit en prenant en compte les fenêtres ouvertes ;
- de modéliser les impacts acoustiques prévisionnels des mesures mises en œuvre afin d'en évaluer l'efficacité
- d'établir dans le PLU des mesures de prévention afin de ne pas accroître la population exposée à des nuisances sonores supérieures à celles retenues par l'OMS.

3.3. La pollution de l'air

Une étude sur la qualité de l'air intègre une modélisation de l'impact du projet dont les conclusions sont restituées dans l'étude d'impact (p.254). Sur la base des hypothèses retenues¹³, à l'horizon 2030, les émissions de la majeure partie des polluants étudiés, devraient enregistrer une baisse significative.

Cependant, la comparaison entre les scénarios « avec projet » et « sans projet » fait apparaître une augmentation totale d'environ 2 % des émissions polluantes, du fait du projet, par suite de l'augmentation de la circulation automobile. Des variations plus importantes, concernant les NO_x notamment, sont observées le long des axes desservant le projet. Les concentrations en NO₂ auxquelles seront exposées les populations seront en moyenne de 40 µg/m³ (Annexe n° 9, étude sur la qualité de l'air p.14).

L'OMS a défini, en moyenne annuelle de concentration, les valeurs de référence au-delà desquelles la santé est altérée par la pollution atmosphérique. Ces valeurs sont notamment pour les PM₁₀, 15 µg/m³, pour les PM_{2,5}, 5 µg/m³, pour le NO₂, 10 µg/m. L'Union européenne vient de son côté d'adopter le principe d'une nouvelle réglementation (directive pour la qualité de l'air en cours de révision) rendant, à compter de 2030, plus exigeants les seuils de qualité afin de s'inscrire dans une trajectoire tendant à terme à prendre en compte les valeurs retenues par l'OMS. Les valeurs annuelles pour le NO₂ y sont de 20 µg/m³.

L'Autorité environnementale note que l'étude d'impact comprend des mesures générales sur la disposition et la conception des bâtiments dont l'aménagement doit favoriser la dispersion des polluants (p.321). Mais le dossier ne précise pas si ces mesures ont été appliquées et leur prise en compte dans la conception du projet.

Par ailleurs, il paraît peu justifié que l'impact résiduel de la modification du PLU sur la qualité de l'air soit considéré comme faible, alors que le projet se traduit par une dégradation de la qualité de l'air alors même que l'impact brut a été évalué à un niveau moyen, sans démontrer l'efficacité des mesures proposées pour réduire ces effets négatifs (p.265).

(9) L'Autorité environnementale recommande de :

- décrire la prise en compte, dans sa conception et sa programmation, des mesures d'agencement des bâtiments pour favoriser la dispersion des polluants ;
- reconsidérer l'appréciation de l'impact résiduel de la modification du PLU sur la pollution de l'air ou de démontrer sa validité.

3.4. Les déplacements et le stationnement

Une campagne de comptages a été réalisée en 2023 sur la zone d'étude afin de mesurer le volume du trafic automobile actuel sur les axes desservant le site. Cette étude a permis de repenser l'organisation des déplacements et des stationnements des véhicules au sein du quartier rénové.

13 Hypothèses issues de l'Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité (Inrets) sur l'évolution du parc routier et la mise en circulation de véhicules moins polluants projetée entre 2020 et 2027.

L'étude d'impact indique clairement que sur le sujet de la mobilité « le parti pris est de dissuader l'usage de la voiture et encourager le report modal vers les transports en commun, le vélo et la marche » (p.246). Il a donc été décidé d'appliquer un ratio de stationnement réduit (0,5 place de stationnement automobile par logement), afin de décourager l'usage de la voiture. L'Autorité environnementale note qu'actuellement, le taux de motorisation des locataires est de 0,7 et que d'après les recommandations de l'étude de circulation, « il sera nécessaire d'accompagner la transition vers un taux de 0,5. »

Comme décrit dans le dossier, le site bénéficie d'une bonne desserte en voiture du fait de sa proximité avec de nombreux axes structurant départementaux et nationaux. C'est peut-être ce qui explique l'écart de part modale des véhicules motorisés en 2021 (57 %) entre le quartier Lebon-Lamartine et la moyenne de la commune à l'échelle de laquelle la part des transports en commun qui était de 56 %. Cette particularité invite à aller au-delà de l'amélioration de l'offre en transports en commun par l'arrivée de la ligne 15 du Grand Paris Express (GPE), en prévoyant des aménagements à visée plus ambitieuse qui facilitent et favorisent l'usage de modes de déplacement alternatifs, notamment actifs. Or, les mesures proposées, notamment celles intitulées « favoriser les modes actifs et la mobilité bas carbone », ne comprennent pas de dispositions concrètes allant dans ce sens.

(10) L'Autorité environnementale recommande de proposer des solutions plus ambitieuses et opérationnelles pour augmenter significativement l'utilisation des transports en commun et des modes actifs et décourager l'utilisation de la voiture dans le quartier Lebon-Lamartine.

3.5. L'adaptation au changement climatique

Sur le volet de la vulnérabilité au changement climatique, l'étude d'impact mentionne que le projet est exposé de façon significative au phénomène d'îlot de chaleur urbain (ICU). Il est également signalé que la construction des nouveaux bâtiments et la redéfinition des espaces extérieurs induit des effets sur le climat local. Pour y remédier, il est préconisé « l'adoption d'une stratégie de végétalisation » (plantation de nouveaux alignements d'arbres en remplacement des alignements actuels et création de nouveaux espaces verts).

Une étude ICU a été réalisée dans l'objectif d'évaluer la sensibilité du projet à l'effet d'ICU et de qualifier le potentiel de création d'îlots de fraîcheur. Elle met en évidence une amplitude importante entre la température des espaces végétalisés (température de 28,2°C à 15 h) et celle des espaces minéralisés (jusqu'à 44°C à la même heure). La comparaison des températures au sol permet de comprendre l'évolution du comportement thermique du secteur d'étude à son état actuel et à l'état projet. Les modélisations et cartographies évaluent l'efficacité de l'intensification de la végétalisation sur le rafraîchissement du quartier avec des températures diminuées en moyenne de 2,8°C à 4,6°C (p.221).

Malgré une augmentation de l'emprise au sol des constructions autorisés par l'article 9 du PLU, passant de 50 % à 75 % de la superficie du terrain, ainsi que la réduction du pourcentage de pleine terre sur les parcelles constructibles (10 % au lieu de 20 % actuellement), le projet urbain d'ensemble permet de dégager des espaces de jardins publics au sein du quartier : parmi les valeurs cibles associées aux indicateurs de suivi, il est prévu la végétalisation de 4 000 m² de pleine terre et 32 % d'espaces verts au lieu de 15 % sur l'ensemble du secteur (p.267), améliorant l'adaptation aux effets du changement climatique .

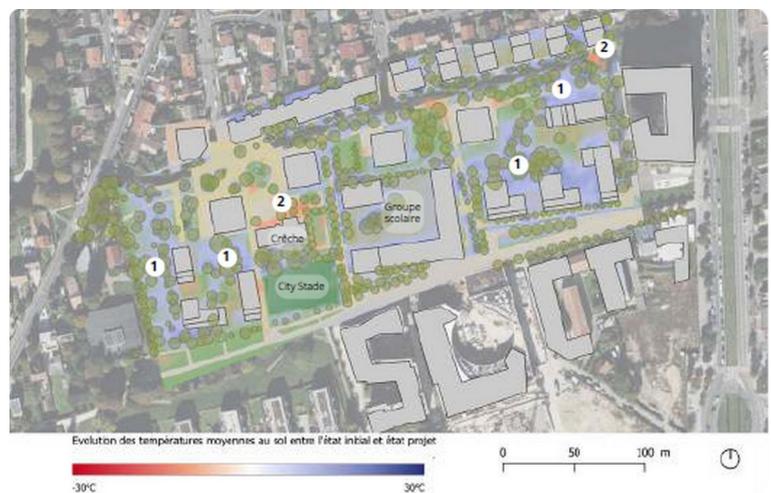


Illustration 10 : Simulation des températures au sol avant projet (en haut) et après projet (en bas) aux heures les plus chaudes en été (Étude d'impact p.220). Points 1 : effets de rafraîchissement conséquent lié à l'intensification de la végétalisation Points 2 : augmentations localisées de la température au sol

D'une manière générale, l'incidence du projet sur le phénomène d'ICU est qualifiée de positive. Plus localement, il apparaît toutefois qu'à l'état projeté des zones seront soumises à une augmentation des températures (points 2 sur la cartographie ci-dessus), ce qui n'est pas acceptable compte tenu des scénarios tendanciels sur le réchauffement des températures¹⁴ ; il convient en conséquence selon l'Autorité environnementale d'envisager des solutions adaptées qui doivent être précisément décrites dans l'étude d'impact. D'autant plus que des épisodes caniculaires plus intenses et plus longs (canicules de 30 jours) devraient affecter spécifiquement l'Île-de-France dans ses secteurs les plus urbanisés, avec des anomalies de température estivale de +5 °C à +10 °C, et qu'il convient d'envisager d'ores et déjà comment les habitations permettront de conserver un confort acceptable lors de ces épisodes.

Afin de réduire et d'éviter les effets négatifs dus au changement climatique, des mesures en faveur de la conception bioclimatique des bâtiments sont évoquées dans le dossier et notamment dans l'« EP1 – Instaurer une architecture et un urbanisme bioclimatique » (p.306). L'Autorité environnementale rappelle cet élément est à prendre en compte dès la conception des projets (ventilation naturelle, limitation des risques de surchauffe, isolation, etc.). Les intentions dans ce domaine doivent être transcrites dans des choix architecturaux, techniques et matériels au regard des impératifs de baisse des consommations énergétiques et des enjeux relatifs au changement climatique et à sa nécessaire atténuation, et leur efficacité attendue doit être évaluée.

(11) L'Autorité environnementale recommande de :

- préciser les principes de conception de l'architecture bioclimatique des bâtiments (choix architecturaux et d'orientation, techniques de construction et matériaux) et évaluer comment ces choix contribuent à la baisse du phénomène d'îlots de chaleur urbains ;
- indiquer comment les habitations permettront de conserver un confort acceptable lors des épisodes caniculaires de 30 jours annoncés.

3.6. La biodiversité

Les résultats des inventaires réalisés en 2020 suggèrent que le site actuel présente des enjeux écologiques modérés, en raison de son caractère anthropique et de son isolement urbain. Les espaces végétalisés sont effectivement plutôt restreints et leur fonction est souvent ornementale. Malgré ce contexte, de nombreux arbres sont présents, servant d'abri et de ressource pour la faune locale.

L'étude d'impact rappelle que le schéma régional de cohérence écologique (SRCE) identifie une liaison reconnue pour son intérêt écologique en limite sud du site qui correspond à la coulée verte. Le projet est également concerné par l'OAP Trame verte et biodiversité du PLU communal qui définit des règles d'implantation d'une bande végétalisée pour les parcours de circulation en modes actifs.

La présence d'espèces d'oiseaux protégées, dont certains à enjeu de conservation comme le Moineau domestique et l'Accenteur mouchet, ainsi que d'espèces de chiroptères témoignent d'enjeux écologiques notables qui justifient d'éviter et de réduire les incidences du projet. À ce titre, le maître d'ouvrage s'engage à formaliser une charte chantier à faible impact environnemental, présentant un ensemble d'actions cibles visant à préserver la biodiversité. En complément un diagnostic précis du patrimoine arboré a été réalisé en 2023 ;

Avec la création d'environ 18 000m² d'espace publics végétalisés dont 7 000 m² de parcs et jardin, la conservation de 113 arbres et la plantation de 95 arbres (53 arbres seront abattus), l'analyse comparée du potentiel d'accueil de biodiversité entre état initial et état projeté fait apparaître une amélioration du coefficient de biotope mais le dossier n'établit pas de bilan avant le projet et après sa réalisation. En l'état, le dossier se limite donc à donner des orientations vagues, alors même que les incidences du projet sont susceptibles de porter atteinte à des espèces protégées

14 les travaux scientifiques récents estiment que le réchauffement des températures en France à l'horizon 2080-2010 sera de l'ordre de + 4 °C en moyenne annuelle selon le scénario dit « tendanciel ». Un tel réchauffement est également marqué par des épisodes caniculaires plus intenses (trente jours au lieu de six) et durables avec des anomalies de température estivale de + 5 °C à + 10 °C.

3.7. Le cadre de vie

■ Milieu urbain et paysage

Le projet de requalification offrira une nouvelle identification visuelle au quartier, de part la réhabilitation des tours dont les façades intégreront des balcons et d'autre part avec l'élévation des gabarits des nouvelles constructions qui atteindront des hauteurs à R+12 contre R+9 pour les barres existantes.

D'après l'étude d'impact, l'augmentation de la volumétrie des nouvelles constructions reste cohérente avec le contexte alentour (p.232). L'Autorité environnementale considère que cette assertion n'est pas démontrée à l'échelle du contexte urbain élargi aux zones pavillonnaires à proximité, ou aux nouvelles constructions sur la frange nord de la zone du projet qui ne dépasseront pas R+2. L'effet positif sur le paysage reste dès lors à démontrer par des photomontages et des vues axonométriques à hauteur de piéton.

■ Ensoleillement des façades

La frange nord est, de manière générale, très peu ensoleillée étant donné sa position en arrière des tours. Les logements en RDC et R+1 ne dépassent pas quatre heures d'ensoleillement par jour au solstice d'hiver. Les logements devraient de ce fait être pluri-orientés (double orientation au minimum pour chacun) d'après l'étude réalisée.

L'incidence négative avérée permanente du déficit d'ensoleillement pour ces logements devrait justifier d'étudier la possibilité de décaler l'emprise bâtie de quelques mètres au nord ou la réduction de l'emprise.

(12) L'Autorité environnementale recommande d'étudier la possibilité de décaler l'emprise bâtie de quelques mètres au nord pour augmenter l'ensoleillement des nouveaux logements.

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.

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.

Délibéré en séance le 20/11/2024

Siégeaient :

**Éric ALONZO, Isabelle BACHELIER-VELLA, Sylvie BANOUN,
Denis BONNELLE, Monica Isabel DIAZ, Noël JOUTEUR,
Ruth MARQUES, Brian PADILLA, Philippe SCHMIT, président.**

ANNEXE

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

- (1) L'Autorité environnementale recommande de présenter un bilan clair de la phase de concertation mettant en avant les attentes des habitants prises en compte pour faire évoluer le projet initial.....10
- (2) L'Autorité environnementale recommande de réduire le volume du résumé non technique afin d'appréhender plus rapidement et facilement les enjeux du projet.....11
- (3) L'Autorité environnementale recommande : - d'actualiser l'analyse de l'articulation du projet de renouvellement urbain et de la mise en compatibilité du PLU avec le SCoT de la MGP, approuvé en juillet 2023 ; - de regrouper dans une partie dédiée l'ensemble des analyses portant sur l'articulation de la mise en compatibilité du PLU et du projet d'aménagement et de renouvellement urbain avec les documents de planification de rang supérieur.....12
- (4) L'Autorité environnementale recommande de : - produire une analyse approfondie des caractéristiques et de l'état des bâtiments existants voués à la démolition, évaluant notamment leur valeur architecturale et patrimoniale mais aussi leur qualité d'agrément (hauteur sous plafond, surface des pièces principales, multi-exposition, etc.), ainsi qu'une étude sur leur potentiel de réhabilitation et de transformation ; - reconsidérer leur démolition, sauf à démontrer l'impossibilité de les réutiliser en tout ou partie ; - présenter un bilan prévisionnel en matière de consommation d'énergie et de matériaux comme d'émissions de gaz à effet de serre et de production de déchets d'une démolition suivie d'une reconstruction comparativement à d'autres solutions.....12
- (5) L'Autorité environnementale recommande de réaliser un diagnostic de gestion des déchets issus de la démolition et un bilan des déblais et remblais de l'opération et de proposer des stratégies de réemploi des ressources et d'optimisation de la gestion des déblais.....13
- (6) L'Autorité environnementale recommande de compléter la présentation du bilan carbone et énergie de l'opération par l'intégration de la consommation de matériaux en présentant des choix constructifs pour l'améliorer par différents scénarios de réemploi, de recyclage et d'évacuation des matériaux de démolition.....14
- (7) L'Autorité environnementale recommande de compléter l'étude d'impact par le détail des opérations de rénovation et de réhabilitation des logements existants en précisant les effets prévisibles sur la santé humaine et la qualité de vie des habitants.....14
- (8) L'Autorité environnementale recommande : - d'engager une nouvelle campagne de mesure de l'ambiance sonore à l'état initial sur une période plus représentative ; - de définir les mesures d'évitement et de réduction de bruit en prenant comme référence les valeurs retenues par l'OMS pour caractériser l'effet néfaste du bruit sur la santé (53 db(A) en période diurne et 42 dB(A) en période nocturne) à l'intérieur des pièces de nuit en prenant en compte les fenêtres ouvertes ; - de modéliser les impacts acoustiques prévisionnels des mesures mises en œuvre afin d'en évaluer l'efficacité - d'établir dans le PLU des mesures de prévention afin de ne pas accroître la population exposée à des nuisances sonores supérieures à celles retenues par l'OMS.....18

- (9) L'Autorité environnementale recommande de : - décrire la prise en compte, dans sa conception et sa programmation, des mesures d'agencement des bâtiments pour favoriser la dispersion des polluants ; - reconsidérer l'appréciation de l'impact résiduel de la modification du PLU sur la pollution de l'air ou de démontrer sa validité.....18
- (10) L'Autorité environnementale recommande de proposer des solutions plus ambitieuses et opérationnelles pour augmenter significativement l'utilisation des transports en commun et des modes actifs et décourager l'utilisation de la voiture dans le quartier Lebon-Lamartine.....19
- (11) L'Autorité environnementale recommande de : - préciser les principes de conception de l'architecture bioclimatique des bâtiments (choix architecturaux et d'orientation, techniques de construction et matériaux) et évaluer comment ces choix contribuent à la baisse du phénomène d'îlots de chaleur urbains ; - indiquer comment les habitations permettront de conserver un confort acceptable lors des épisodes caniculaires de 30 jours annoncés.....20
- (12) L'Autorité environnementale recommande d'étudier la possibilité de décaler l'emprise bâtie de quelques mètres au nord pour augmenter l'ensoleillement des nouveaux logements.....21