



Autorité environnementale

<http://www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr/l-autorite-environnementale-r145.html>

Avis délibéré de l’Autorité environnementale sur la zone d’aménagement concerté (ZAC) Lallier – gare Trois communes à L’Haÿ-les-Roses (94)

n°Ae : 2020-41

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

L'Ae¹ s'est réunie le 4 novembre 2020 en visioconférence. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur la zone d'aménagement concerté (ZAC) Lallier – gare Trois communes à L'Haÿ-les-Roses (94).

Ont délibéré collégalement : Sylvie Banoun, Nathalie Bertrand, Marc Clément, Pascal Douard, Christian Dubost, Sophie Fonquernie, Louis Hubert, Christine Jean, Philippe Ledenvic, François Letourneux, Serge Muller, Thérèse Perrin, Alby Schmitt, Éric Vindimian, Véronique Wormser.

En application de l'article 4 du règlement intérieur de l'Ae, chacun des membres délibérants cités ci-dessus 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.

Étaient absents : Barbara Bour-Desprez, Annie Viu

* *

L'Ae a été saisie pour avis par l'Établissement public territorial Grand-Orly Seine Bièvre, l'ensemble des pièces constitutives du dossier ayant été reçues le 13 août 2020.

Cette saisine étant conforme aux dispositions de l'article R. 122-6 du code de l'environnement relatif à l'autorité environnementale prévue à l'article L. 122-1 du même code, il en a été accusé réception. Conformément à l'article R. 122-7 du même code, l'avis doit être fourni dans un délai de trois mois.

Conformément aux dispositions de ce même article, l'Ae a consulté par courrier en date du 24 août 2020 :

- le préfet de département du Val-de-Marne,
- le directeur général de l'Agence régionale de santé (ARS) de l'Île-de-France, qui a transmis une contribution en date du 15 octobre 2020.

Sur le rapport de Carole Hohwiller et Thérèse Perrin, après en avoir délibéré, l'Ae rend l'avis qui suit.

Pour chaque projet soumis à évaluation environnementale, une autorité environnementale désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition du maître d'ouvrage, de l'autorité décisionnaire et du public.

Cet avis porte sur la qualité de l'étude d'impact présentée par le maître d'ouvrage et sur la prise en compte de l'environnement par le projet. Il vise à permettre d'améliorer sa conception, ainsi que l'information du public et sa participation à l'élaboration des décisions qui s'y rapportent. L'avis ne lui est ni favorable, ni défavorable et ne porte pas sur son opportunité.

La décision de l'autorité compétente qui autorise le pétitionnaire ou le maître d'ouvrage à réaliser le projet prend en considération cet avis. Une synthèse des consultations opérées est rendue publique avec la décision d'octroi ou de refus d'autorisation du projet (article L. 122-1-1 du code de l'environnement). En cas d'octroi, l'autorité décisionnaire communique à l'autorité environnementale le ou les bilans des suivis, lui permettant de vérifier le degré d'efficacité et la pérennité des prescriptions, mesures et caractéristiques (article R. 122-13 du code de l'environnement).

Conformément à l'article L. 122-1 V 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 ou de la participation du public par voie électronique prévue à l'article L. 123-19.

Le présent avis est publié sur le site de l'Ae. Il est intégré dans le dossier soumis à la consultation du public.

¹ Formation d'autorité environnementale du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD).

Synthèse de l'avis

Le projet de création de zone d'aménagement concerté (ZAC) Lallier – gare Trois communes, porté par l'Établissement public territorial Grand-Orly Seine Bièvre, en association avec la ville de L'Haÿ-les-Roses, concerne un secteur de 7 ha à l'est de la commune. Ce projet de renouvellement urbain vise l'accueil de nouvelles populations dans une perspective de densification. Il bénéficiera de la dynamique créée par l'arrivée de la ligne 14 du Grand Paris Express pour reconfigurer l'ensemble des mobilités sur le site et aux alentours. Il vise la création d'une nouvelle centralité urbaine et le désenclavement du quartier, tout en offrant aux habitants et aux usagers un cadre de vie agréable et des espaces publics conviviaux pour tous les usagers.

La ZAC prévoit l'aménagement d'une surface de plancher de 68 000 m², soit 45 000 m² de logements, 6 785 m² de commerces et activités économiques, et 7 600 m² d'équipements publics, pour porter la population de 1 500 à plus de 2 500 habitants. Des voiries pénétrantes sont prévues, ainsi que des espaces verts avec un square, un mail traversant le site et réservé aux modes actifs, et des cœurs d'îlot.

Pour l'Ae, les principaux enjeux environnementaux du projet, en lien avec la réussite de la mutation socio-économique du quartier, sont :

- la consolidation de la qualité des équipements et niveaux de services à la population, la réhabilitation du cadre de vie et des espaces végétalisés ;
- un urbanisme économe en énergie, adapté aux épisodes caniculaires par le renforcement de la présence de la végétation, afin de limiter l'effet d'îlots de chaleur urbains ;
- la réduction des nuisances (perturbation des circulations, bruit) et des émissions atmosphériques, dans un contexte d'augmentation de la population accueillie.

L'étude d'impact, abondamment illustrée, est didactique et de bonne qualité en dépit de quelques incohérences. Les enjeux sont traités de manière proportionnée, au niveau de précision attendu pour un dossier de création de ZAC. À ce stade, les principales recommandations de l'Ae sont de :

- compléter le dossier soumis à consultation publique par les éléments sur la concertation passée et les nouvelles modalités d'association du public prévues ;
- procéder à une analyse approfondie de la capacité des formes urbaines retenues à optimiser la prise en compte des enjeux environnementaux, à l'échelle du projet et en considérant l'ensemble de la dynamique de densification du territoire avoisinant ;
- vérifier la cohérence des hypothèses de trafic et de stationnement automobile ;
- évaluer les performances énergétiques et les émissions de gaz à effet de serre des bâtiments conservés, avant et après leur réhabilitation, et les confronter aux performances théoriques prises en référence ;
- fixer des objectifs ambitieux en termes énergétiques pour les bâtiments neufs et *a minima* de s'aligner sur les performances de la nouvelle réglementation environnementale RE 2020.

L'Ae relève toutefois un calendrier serré qui prévoit des démolitions dès l'année prochaine, la construction du groupe scolaire dès 2022 et des autres lots à partir de 2024. Le présent avis souligne les sujets dont le traitement devra être consolidé pour passer en phase de réalisation, et qui pourraient nécessiter une actualisation de l'étude d'impact, notamment la question des trafics et des nuisances induites, dans un contexte de densification générale des quartiers avoisinants. Ce dernier sujet serait utilement traité par un modèle de trafic à l'échelle intercommunale.

L'ensemble des observations et recommandations de l'Ae est présenté dans l'avis détaillé.

Avis détaillé

1. Contexte, présentation du projet et enjeux environnementaux

1.1 Contexte et contenu du projet

La commune de L'Haÿ-les-Roses (94) se situe à 5 km environ de Paris, au sud. Le projet de création de la zone d'aménagement concerté (ZAC) Lallier – gare Trois communes, porté par l'Établissement public territorial Grand-Orly Seine Bièvre, en association avec la ville de L'Haÿ-les-Roses, concerne un secteur de 7 ha entièrement urbanisé situé à l'est de la commune, à proximité de Villejuif (au nord) et de Chevilly-Larue (au sud). Ce projet de renouvellement urbain est conduit, en même temps qu'un ensemble de projets sur le proche territoire, au titre du « nouveau programme de rénovation urbaine » (NPNRU)² porté par l'Agence nationale de rénovation urbaine (Anru).

Le projet est fortement structuré par l'implantation, sur la partie ouest du site, de la future gare « des Trois communes »³ de la ligne 14 du Grand Paris Express (GPE) qui sera prolongée en direction du sud jusqu'à l'aéroport d'Orly. La mise en service de la gare est programmée pour 2024.

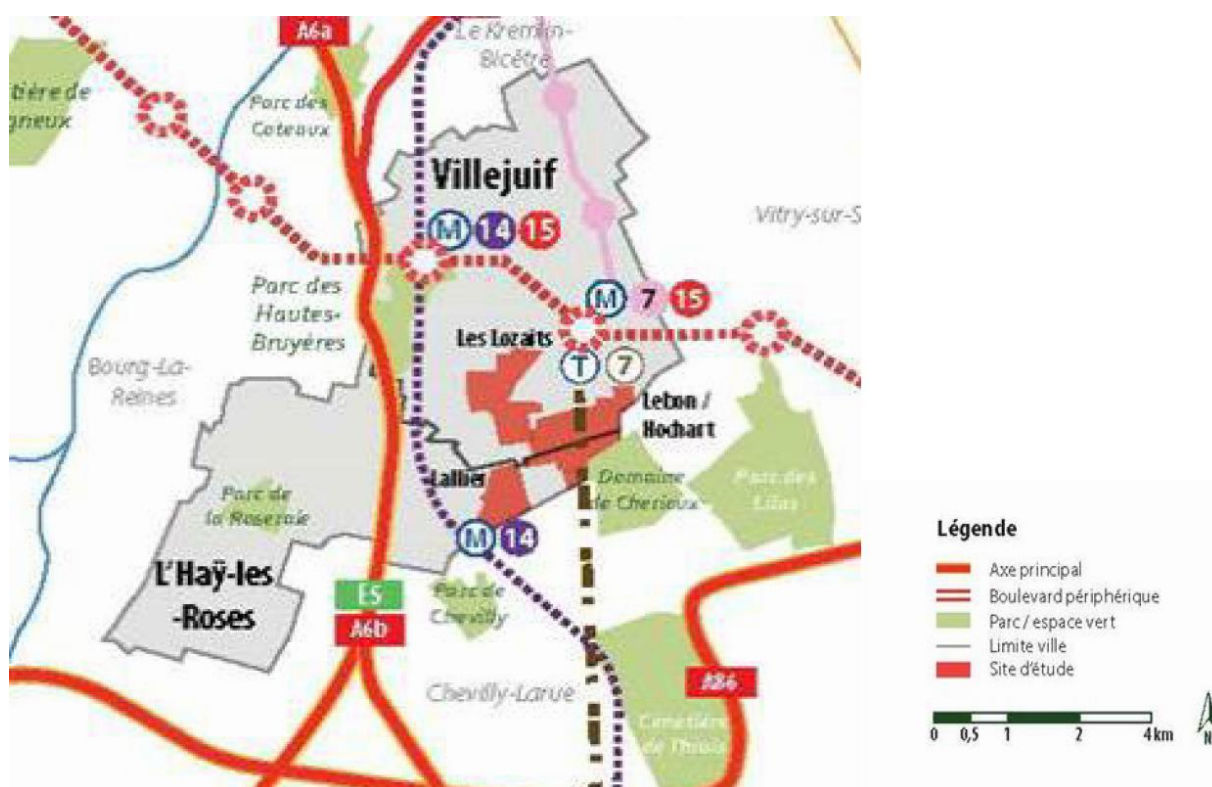


Figure 1 : Plan de situation avec le réseau de transport existant et en projet.
En rouge, le projet des ZAC Lallier – gare Trois communes, ainsi que les deux autres projets NPNRU avoisinants (Source : dossier)

² « Coordonné par l'Agence nationale pour le renouvellement urbain (Anru), le renouvellement urbain dans les quartiers de la politique de la ville (QPV) se traduit par le déploiement d'un ensemble d'opérations destinées à améliorer l'habitat, promouvoir la mixité sociale, désenclaver les quartiers et stimuler le développement économique grâce à des opérations de destruction-reconstruction, de réhabilitation et de relogement des habitants. » (Source : ministère de la cohésion des territoires et des relations avec les collectivités territoriales).

³ Dans les dossiers de la ligne 14 examinés par l'Ae, la gare porte le nom de « Chevilly – Trois communes ». D'après le maître d'ouvrage, ce nom devrait être prochainement modifié par décret pour marquer davantage la commune d'implantation, le dossier anticipe ce changement et la dénomme « L'Haÿ – Trois communes ».

Les objectifs du projet, tels qu'exprimés par le dossier, sont notamment :

- d'organiser et sécuriser les flux aux abords de la gare, en favorisant l'intermodalité ;
- de créer une nouvelle centralité urbaine autour de la future gare, à l'échelle de l'ensemble des quartiers situés à l'est de l'autoroute A6 ;
- de désenclaver le quartier et de lui redonner de la cohérence urbaine à travers l'ouverture de nouvelles voies de circulation en son sein ;
- d'apporter une mixité fonctionnelle et sociale par la densification et la diversité résidentielle associée à des commerces en pied d'immeuble et des locaux d'activités près de la gare ;
- d'offrir aux habitants et usagers un cadre de vie agréable, avec des espaces publics pacifiés, confortables, favorisant le lien social, largement végétalisés, et des immeubles résidentialisés⁴.

1.2 Présentation du projet et des aménagements projetés

Le périmètre de la ZAC est défini par les rues de Bicêtre (au nord), Béatrice (à l'est) (mais en excluant les habitations individuelles qui la longent), Paul Hochart (au sud) et de Lallier (à l'ouest).

On note sur certaines cartes (cf. figure 2) un « périmètre de projet » autour de la ZAC.

ZAC multisites « Lallier – gare trois communes »

La **ZAC multisites** dénommée « *Lallier – gare trois communes* » correspond au tracé **rouge**. Elle se compose de **2 sites** représentés par un tracé **vert** :

- le site Ouest, concédé à l'aménageur faisant l'objet de l'opération d'aménagement, appelé « *Site gare* ». Le pôle gare en fait parti.
- Le site Est, faisant l'objet de peu d'intervention, appelé « *Site Lallier* ».

Le tracé **bleu** se réfère au **périmètre de projet** que l'on retrouve sur quelques cartes réalisées par l'AMO urbaine atelier Choiseul du dossier de création de ZAC. Il s'agit du périmètre des études urbaines.

Dossier de création de ZAC :

Les dénominations « *quartier Lallier* » et « *quartier politique de la ville* » coïncident avec le périmètre **(rouge)** de la ZAC.

Etude d'impact :

Les dénominations « *secteur Lallier* », « *périmètre d'étude quartier Lallier* », « *périmètre de l'étude d'impact* » et « *périmètre d'étude ZAC* » se réfèrent tous au périmètre **(rouge)** de la ZAC.

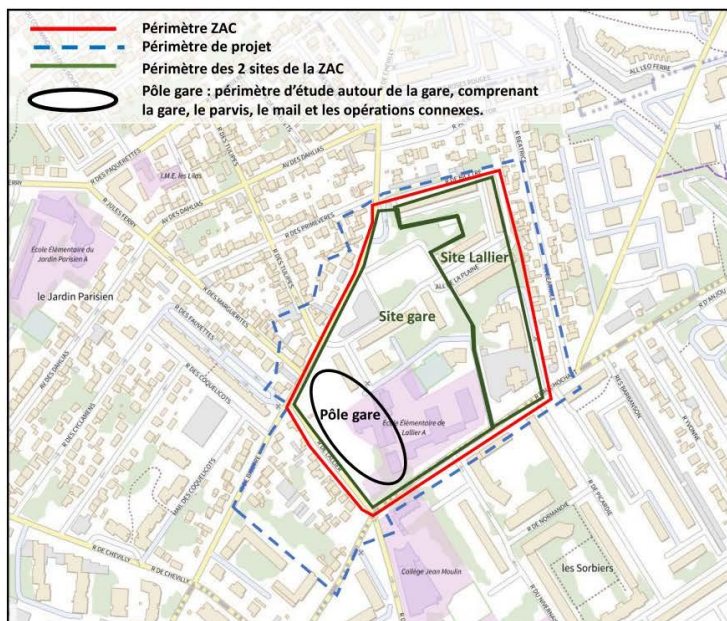


Figure 2 : Plan du quartier et périmètre de la ZAC (source : dossier)

Celui-ci correspond en fait au périmètre des études urbaines menées par le maître d'ouvrage pour finalement délimiter la ZAC. L'Ae a pu constater que des travaux y sont ponctuellement en cours ou prévus, comme d'ailleurs en plusieurs endroits du territoire communal. Le maître d'ouvrage a indiqué aux rapporteuses que ces opérations répondent à un besoin de réhabilitation du bâti et de densification, sans pour autant relever d'une logique d'aménagement d'ensemble autre que celle du plan local d'urbanisme. Le caractère dispersé au sein du territoire urbain et l'absence de lien fonctionnel entre les différentes opérations a justifié de ne pas les considérer comme un seul et

⁴ La résidentialisation est un type d'opération de rénovation urbaine, apparue en France au début des années 1990. Elle est généralement vue comme une amélioration du cadre de vie des quartiers d'habitat social (Source : Wikipedia).

même projet à intégrer dans un périmètre de ZAC plus large. Le maître d'ouvrage indique néanmoins avoir eu le souci d'apprécier dans leur ensemble les incidences des opérations NPNRU et des opérations plus localisées, notamment pour l'analyse du trafic et de la mobilité, ce dont l'Ae prend acte. Ce point est développé par le présent avis, notamment au § 2.2.2. Le projet de la ZAC Lallier – gare Trois communes s'étend sur 7 ha et comprend deux sites, pour l'aménagement d'une surface de plancher totale de 68 000 m², soit 45 000 m² de logements, 6 785 m² de commerces, activités et activités économiques, et 7 600 m² d'équipements publics :

- à l'ouest le site gare, sur 5 ha, dont l'aménagement sera concédé et où les bâtiments initialement présents ont déjà été ou seront démolis pour faire place :
 - d'une part au « pôle gare » : future gare des Trois communes de la ligne 14 du GPE, avec notamment 485 m² de commerces, 3 000 m² d'activités et 3 000 m² de logements ;
 - d'autre part à un ensemble de 51 000 m² de logements, 7 600 m² d'équipements et 3 300 m² de commerces, avec notamment un groupe scolaire de 25 classes, un gymnase et un parking public de 200 places, ainsi que, sur une surface de 1 500 m², le square Lallier qui sera public et entièrement restructuré et relié au parvis de la gare par un mail (promenade publique) végétalisé réservé aux modes actifs de déplacement et aux bus, et des équipements de proximité ;
- à l'est le site Lallier, sur 2 ha, où se situent cinq bâtiments qui seront conservés :
 - au nord, quatre bâtiments comprenant 190 logements sociaux ont déjà fait ou feront l'objet d'une réhabilitation (dont une isolation thermique des façades par l'extérieur) et d'une démarche de résidentialisation ;
 - au sud, une copropriété privée de 97 logements, récemment rénovée, comprend en rez-de-chaussée un supermarché ; l'aménageur retenu pour la partie ouest sera chargé de faire des propositions d'évolution le concernant en cohérence avec les projets de commerces à l'ouest de la ZAC.



Figure 3 : Implantation des bâtiments actuels sur le périmètre. En orange, les bâtiments démolis ou à démolir. (source : dossier)

Le nombre total de logements sur le périmètre de la ZAC passera ainsi de 603 en 2016⁵ à 1 099, dont 287 logements conservés et 812 logements neufs.

Le projet d'aménagement prévoit une urbanisation en îlots bordés de voies de circulation et intégrant des espaces verts en leur cœur. Le traitement urbain et paysager inclut la création d'un parvis et d'une place arborés au nord et à l'est de la gare, d'un mail, de cheminements cyclables et piétonniers, y compris traversant les îlots, ainsi que la restructuration du square Lallier qui deviendra public. Selon les informations communiquées oralement aux rapporteuses, le détail des hauteurs du nouveau bâti, qui peuvent être modulées, n'est pas encore fixé. L'étude d'impact indique que « *le projet prévoit d'augmenter considérablement les hauteurs bâties par rapport à l'état initial* », pour autant le maître d'ouvrage a indiqué qu'il n'est pas prévu d'immeuble de grande hauteur⁶.

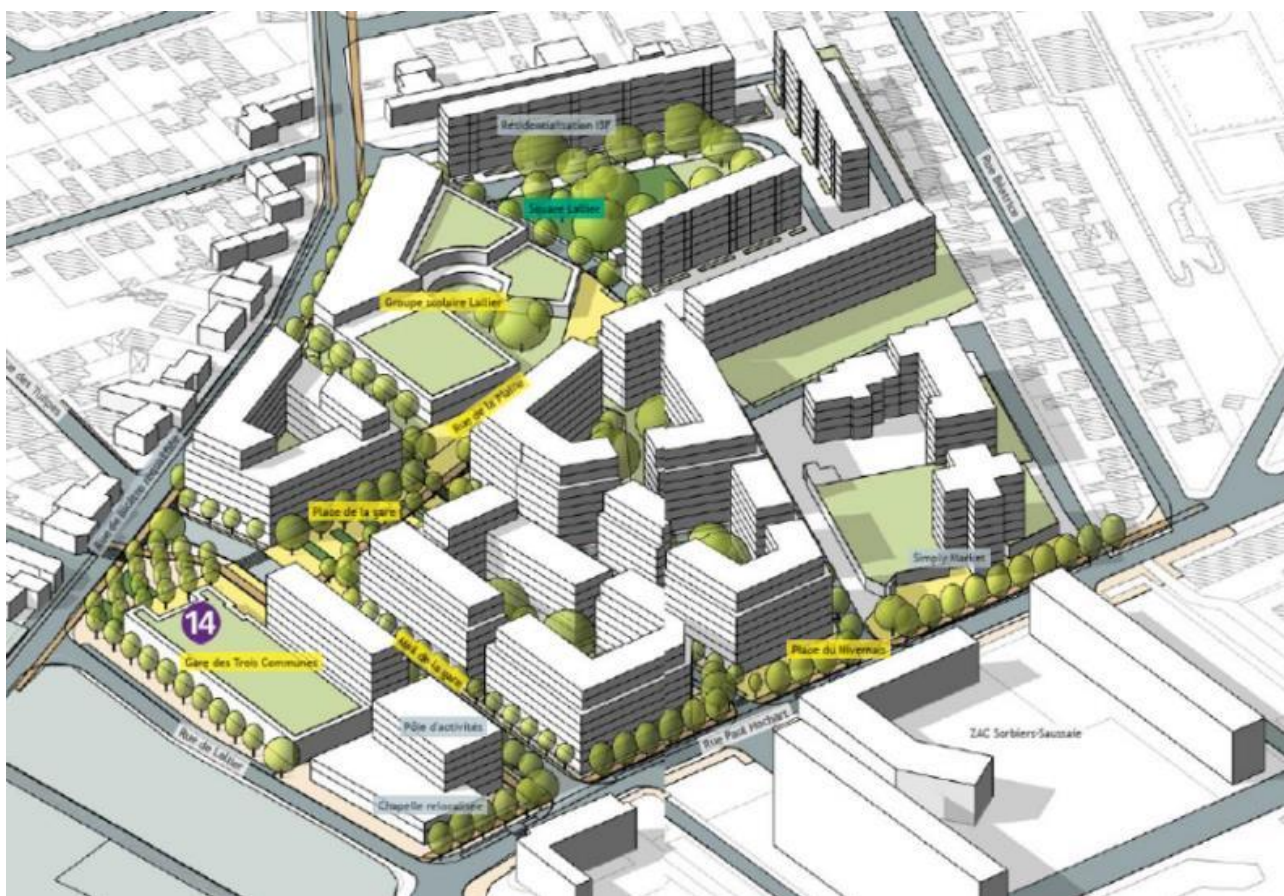


Figure 4 : Allure indicative de la ZAC Lallier – gare Trois communes après aménagement (source : dossier)

Selon le dossier, le phasage prévu pour les travaux est le suivant :

- démolitions : 2020 à 2021 ;
- construction du pôle gare et du groupe scolaire : 2022 à 2024 ;
- travaux des autres lots : 2024 à 2028.

Le montant global du projet et un récapitulatif du coût des mesures environnementales complèteraient utilement la présentation.

⁵ Un immeuble de 116 logements a été démolé en 2018 dans le cadre d'un projet alors plus réduit. Le réaménagement du site est intégré dans le projet de ZAC. 200 autres logements seront démolis.

⁶ Plus de 50 m pour les immeubles à usage d'habitation, plus de 28 m pour tous les autres immeubles.

1.3 Procédures relatives au projet

En application des articles L. 122-1 et suivants du code de l'environnement⁷, une étude d'impact est requise pour la création de la ZAC.

L'étude d'impact intègre une évaluation des incidences sur les sites Natura 2000⁸ (articles L. 414-4 et R. 414-19 à 26 du code de l'environnement) situés dans l'environnement éloigné du projet. Sa conclusion sur l'absence d'incidences significatives n'appelle pas d'observation de l'Ae.

La gare « des Trois communes » de la ligne 14 en cours de réalisation étant sous maîtrise d'ouvrage de la Société du Grand Paris (SGP), sous tutelle du ministère en charge de l'environnement, l'Ae est l'autorité environnementale compétente pour émettre un avis sur l'ensemble du dossier.

S'agissant d'une création de ZAC, en application de l'article L. 123-2 du code de l'environnement, le projet est soumis à participation du public par voie électronique. Le maître d'ouvrage a indiqué son intention de procéder à cette procédure début janvier.

Le dossier est particulièrement laconique sur les procédures. Seuls la nécessité de produire une étude d'impact et son contenu sont précisés. Une note d'analyse réglementaire sur l'eau est produite en annexe, mais elle ne permet pas à ce jour de statuer sur l'éventualité d'une autorisation « loi sur l'eau »⁹. Hormis dans ce document (d'ailleurs incomplet s'agissant de la mention des rubriques qui pourraient motiver une autorisation « loi sur l'eau »), aucune mention formelle des textes réglementaires n'est produite. Le dossier ne permet par ailleurs pas de connaître les modalités d'association des habitants du site et plus largement du public. Le maître d'ouvrage a communiqué aux rapporteurs une note complémentaire, qui fait état de plusieurs réunions publiques depuis 2013, associées à des « promenades urbaines » et des « balades urbaines » et à des rencontres individuelles des locataires concernés par la démolition dans le cadre des opérations de relogement. Plus spécifiquement au titre de la procédure de création de la ZAC, deux réunions ont été organisées en septembre et octobre 2020, réunissant respectivement 50 et 20 personnes. D'autres initiatives ont été engagées : une plaquette de la mairie, une information sur un site internet, un conseil de quartier et un conseil citoyen. Il n'est pas fait état des étapes ultérieures de procédure qui permettront la réalisation de la ZAC et le démarrage des travaux.

L'Ae recommande de compléter le dossier soumis à consultation publique par un bilan de la concertation passée et de récapituler les étapes ultérieures de procédure, leur phasage dans le temps et les modalités d'association du public prévues.

Le dossier vérifie la compatibilité du projet au schéma directeur de la région Île-de-France (Sdrif, 2013) et au plan local d'urbanisme (PLU, 2016) de la commune de L'Haÿ-les-Roses.

⁷ Rubrique 39 du tableau annexé à l'article R. 122-2 du code de l'environnement : « *Travaux, constructions et opérations d'aménagement* », la soumission à évaluation environnementale étant systématique lorsque la surface de plancher (au sens de l'article R. 111-22 du code de l'urbanisme) ou l'emprise au sol (au sens de l'article R. 420-1 du code de l'urbanisme) est supérieure ou égale à 40 000 m² ou que le terrain d'assiette de l'opération d'aménagement couvre une superficie supérieure ou égale à 10 ha.

⁸ Les sites Natura 2000 constituent un réseau européen en application de la directive 79/409/CEE « Oiseaux » (codifiée en 2009) et de la directive 92/43/CEE « Habitats faune flore », garantissant l'état de conservation favorable des habitats et espèces d'intérêt communautaire. Les sites inventoriés au titre de la directive « Habitats » sont des zones spéciales de conservation (ZSC), ceux qui le sont au titre de la directive « Oiseaux » sont des zones de protection spéciale (ZPS).

⁹ Articles L. 214-1 et R. 214-1 et suivants du code de l'environnement.

Le maître d'ouvrage prévoit la réalisation de la ZAC selon un calendrier rapproché. Certains sujets nécessitent néanmoins des approfondissements de l'étude d'impact, et *a priori* son actualisation, pour être traités au niveau requis en réalisation¹⁰.

1.4 Principaux enjeux environnementaux du projet relevés par l'Ae

Pour l'Ae, les principaux enjeux environnementaux du projet, en lien avec la réussite de la mutation socio-économique du quartier, sont :

- la consolidation de la qualité des équipements et niveaux de services à la population, la réhabilitation du cadre de vie et des espaces végétalisés ;
- un urbanisme économe en énergie, adapté aux épisodes caniculaires par le renforcement de la présence de la végétation, afin de limiter l'effet d'îlots de chaleur urbains ;
- la réduction des nuisances (perturbation des circulations, bruit) et des émissions atmosphériques, dans un contexte d'augmentation de la population accueillie.

2. Analyse de l'étude d'impact

L'étude d'impact est claire et dans l'ensemble de bonne qualité, en dépit de quelques incohérences relevées ci-dessous. Elle est abondamment illustrée par des schémas, graphiques et photos. Des éléments de synthèse sont présentés à l'issue de chaque chapitre de l'état initial, en termes d'atouts, de faiblesses, d'opportunités et de menaces, ce qui permet de faire ressortir les principaux enjeux. L'Ae relève la présence de cartes de synthèse des enjeux et des incidences particulièrement didactiques. Les mesures d'évitement, de réduction et de compensation sont précisément référencées, cartographiées dans la mesure du possible et la mention d'une « méthode de suivi » est associée à chacune.

Les enjeux sont traités de manière proportionnée, au niveau de précision attendu pour un dossier de création de ZAC, même si, à ce stade, les éléments relatifs aux impacts spécifiques de la phase de travaux restent souvent au niveau des principes, faisant référence à la charte « chantier propre » de la ville. Celle-ci n'est cependant pas fournie, de même que la charte « de qualité environnementale des bâtiments neufs » à laquelle le dossier se réfère également. L'Ae relève également que le dossier mentionne, uniquement à propos du chantier, la « gestion urbaine de proximité » de l'Anru, alors que celle-ci semble attachée à un concept plus large d'accompagnement des habitants¹¹.

L'Ae recommande de joindre au dossier les deux chartes « chantier propre » et « qualité environnementale des bâtiments neufs » de la ville de L'Hay-les-Roses et de préciser les modalités d'application prévues pour la « gestion urbaine de proximité » au sens de l'Anru.

¹⁰ L'Ae rappelle qu'en application de l'article L. 122-1-1 du code de l'environnement, le maître d'ouvrage peut, en fonction par exemple des évolutions du projet ou des résultats des modélisations évoquées, solliciter l'avis de l'Ae « *en cas de doute quant à l'appréciation du caractère notable de [ces évolutions] et à la nécessité d'actualiser l'étude d'impact* ».

¹¹ Selon le site internet de l'Anru, la gestion urbaine de proximité vise à :

- « *Améliorer le projet urbain par la prise en compte des usages des habitants et de la gestion des espaces publics et des immeubles/logements dès la conception*
- *Accompagner les habitants à s'approprier les nouveaux équipements, espaces publics...*
- *Garantir une bonne gestion du chantier pendant la phase de chantier (limiter les nuisances pour les habitants, sécuriser les chantiers...)*
- *Anticiper les futures modalités de gestion et de gérer au mieux le quartier rénové pour pérenniser les investissements réalisés et améliorer le cadre de vie des habitants*
- *Penser le quartier demain mais aussi à 20 ans* ».

L'ensemble des éléments d'analyse et des propositions de mesures devront être consolidés pour la poursuite de l'élaboration du projet et notamment pour le dossier de réalisation. Le présent avis ne fait porter ses recommandations que sur les points qu'elle estime insuffisamment traités à ce stade de présentation du dossier, pour la création de la ZAC. Il signale en outre les sujets qui constituent des points de vigilance à approfondir à l'occasion des procédures ultérieures

2.1 Analyse de la recherche de variantes et du choix du parti retenu

L'étude d'impact présente l'historique des réflexions depuis 2005 pour le renouvellement urbain du quartier, le changement de perspective apporté par l'implantation de la gare et l'évolution du dossier de candidature déposé auprès de l'Anru. Il n'est pas spécifiquement fait état de la prise en compte des enjeux environnementaux pour justifier les choix du projet, l'étude d'impact se contentant de mentionner le « *renforcement de l'ambition du projet* » en réponse aux attentes du NPNRU tout en « *favorisant le désenclavement et valorisant le couvert végétalisé et les modes actifs* ». L'Ae prend acte du fait que le projet s'inscrit dans un cadre imposé de densification. Toutefois l'étude d'impact ne démontre pas réellement qu'il a été tiré le meilleur parti de ce cadre pour la conception des formes urbaines retenues. L'Ae s'interroge par exemple sur les options examinées en termes de hauteurs de bâtiments, ou sur le choix en matière d'espaces verts consistant à multiplier des cœurs d'îlot végétalisés de petite dimension et créer un square de moins de 2 000 m² plutôt que de concevoir un parc de plus grande envergure.

L'Ae recommande de compléter la présentation des choix du projet par une analyse approfondie de la capacité des formes urbaines retenues à optimiser la prise en compte des enjeux environnementaux et en particulier la structuration des îlots végétalisés proposés.

2.2 État initial de l'environnement, incidences du projet, mesures d'évitement, de réduction et de compensation de ces incidences

L'aire couverte par l'étude d'impact correspond au périmètre « opérationnel » de la ZAC, complété d'un périmètre « élargi » d'une centaine de mètres autour de celle-ci. Les thématiques transports et déplacements, bruit et qualité de l'air intègrent des informations sur un périmètre plus éloigné, mais l'analyse n'est restituée que sur le périmètre « élargi ».

2.2.1 Contexte urbain et socio-économique

Contexte démographique et social

Le quartier Lallier, correspondant au périmètre de la ZAC, comptait environ 1 500 habitants en 2013, représentant 5 % de la population de L'Haÿ-les-Roses. Comparée à celle de la commune, la population du quartier Lallier est plus jeune et présente un taux d'habitants étrangers deux fois supérieur (près de 27 % en 2015), un niveau de formation moins élevé, un taux d'emploi plus faible, un revenu mensuel disponible inférieur d'un tiers, un taux de pauvreté plus de deux fois supérieur (plus de 35 %). Compte tenu de l'ensemble de ses caractéristiques économiques et sociales, le quartier Lallier constitue un quartier prioritaire de la politique de la ville.

Ce quartier est identifié comme un secteur à fort potentiel de densification par le Sdrif. La réalisation de la ZAC Lallier - gare Trois communes traduira cette orientation : avec 496 logements de plus

qu'en 2016, l'augmentation de la population sera de l'ordre de 1 000 habitants¹². L'objectif est également d'améliorer significativement la mixité sociale¹³.

Fonctionnement du quartier

Le quartier présente une mixité fonctionnelle avec, outre les logements, des équipements publics et des commerces aux abords du site, l'ensemble étant vieillissant. Les commerces sont répartis en deux pôles : au nord-ouest, « une galette commerciale » réunissant un supermarché et quatre petits commerces, ne sera pas conservée ; au sud-est, un supermarché et sept petits commerces seront conservés mais ont vocation à évoluer.

Le projet va renforcer cette mixité fonctionnelle, en particulier du fait de l'implantation de la gare du GPE et du pôle d'activités associé. Les équipements publics (gymnase et groupe scolaire de 30 classes) seront démolis et reconstruits, en s'adaptant à l'augmentation attendue de la population : nouveau groupe scolaire de 25 classes, un autre groupe de 25 classes étant implanté dans le quartier Paul Hochart, relais mairie, relais bibliothèque, maison de quartier, antenne jeunesse, chapelle. L'offre commerciale sera développée et restructurée. L'ambition est de créer un lieu de vie complet et attractif. Cependant, l'offre en matière de petite enfance et de santé n'est pas décrite.

2.2.2 Transports et déplacements – Bruit et vibrations – Qualité de l'air

Phase chantier

La présentation des incidences en phase chantier est succincte s'agissant d'une création de ZAC. Une estimation des trafics engendrés pour l'approvisionnement du chantier et l'évacuation des déchets pourrait en particulier être produite. Quelques principes de mesures de réduction sont présentés, en application de la charte « chantier propre » pour définir un plan de circulation adapté, planifier les approvisionnements en dehors des heures de pointe, délimiter les zones de chantier, réduire les nuisances liées à la poussière (arrosage) et au bruit, etc. Le nouveau groupe scolaire devant être réalisé en début d'aménagement, il est prévu « *d'adapter les temps de classe et de récréation en fonction des phases de travaux* ». Le dossier évoque également, sans la préciser, la notion de « gestion urbaine de proximité » mise en place par l'Anru pour répondre aux dysfonctionnements sur les voies publiques.

La question de la maîtrise des nuisances de chantier reste, assez logiquement à ce stade, au niveau de l'énoncé des principes. Elle devra être significativement développée pour proposer des mesures réellement opérationnelles préalablement à la phase de réalisation de la ZAC, qu'il s'agisse notamment des trafics, des bruits induits¹⁴ ou des poussières.

¹² Le dossier indique une augmentation de 1 224 habitants correspondant aux 612 logements créés par rapport à la situation actuelle, c'est-à-dire postérieurement à la démolition de 116 logements en 2018. La création nette de logements par rapport à la situation initiale en 2016 étant de 496 logements, l'augmentation de la population par rapport à cette date semble plutôt devoir être évaluée à 1 000 habitants.

¹³ Le nombre de logements sociaux passera de 506 en 2016 à 290, dont 190 logements conservés et 100 logements neufs. 80 logements seront en outre gérés par Action logement. Le dossier souligne que les occupants des logements sociaux supprimés ont été relogés ou sont en cours de relogement, parfois sur le site, souvent dans un autre quartier de la commune ou dans une commune voisine, généralement dans un quartier qui n'est pas prioritaire pour la politique de la ville et dans des conditions de logement améliorées.

¹⁴ En application de l'article R. 1 334-36 du code de la santé publique pour les activités de chantier et de l'arrêté préfectoral du 11 juillet 2003 sur les bruits de voisinage.

Transports et déplacements

Deux grands axes routiers structurants « *dont l'accès est plus ou moins aisé* » sont situés à quelques centaines de mètres du quartier Lallier, la route départementale 7 (à l'est) et l'autoroute A6 (à l'ouest). Le site est entouré d'un ensemble de voies urbaines, mais ne comporte pas d'itinéraire interne de transit, l'analyse de l'état initial faisant état d'un quartier « *hermétique* ». L'offre de transports en commun structurants est absente et les deux lignes de bus qui desservent le site sont chargées. L'étude d'impact relève également sur la commune une rareté des infrastructures cyclables et piétonnes « *en lien avec les forts dénivelés présents sur la ville* ». L'environnement proche, dont la configuration est *a priori* favorable n'est pas mieux desservi, sans itinéraire clair ni signalétique ; la principale coulée verte de proximité est située à 800 mètres et en dépit de trois franchissements permettant d'accéder au centre-ville de L'Haÿ-les-Roses, l'A6 crée une coupure urbaine qui « *entrave le recours aux modes doux* ». Le scénario au fil de l'eau (scénario sans projet) voit l'amélioration de l'accessibilité en transports en commun avec l'arrivée de la ligne 14, sans évolution notable des autres modes. Le maître d'ouvrage entend se saisir de l'opportunité du projet, et notamment de l'arrivée de la gare, pour reconfigurer l'ensemble des mobilités et permettre l'accueil de nouvelles populations.

Trafic routier et report modal

Le trafic routier se concentre actuellement sur les rues principales Paul Hochart et Bicêtre avec 7 000 à 9 000 véhicules par jour et 300 à 400 poids lourds, tous sens confondus. L'étude d'impact conclut à « *une configuration du réseau de voirie (dimensionnement, capacité, état) qui pose des difficultés en matière de fluidité de la circulation et de sécurité routière* ». Cette conclusion est difficile à relier aux résultats du modèle local présenté dans l'annexe « trafic et déplacements », calé sur des campagnes de comptage routier réalisées en 2016 et 2019. Les cartes présentées font en effet état d'une occupation des voiries (charge de trafic divisée par la capacité de la voirie) essentiellement située dans la tranche 40 - 60 %, *a priori* sans point dur.

Le scénario au fil de l'eau prévoit à l'horizon 2030 une augmentation générale du trafic de 0,1 % par an. Cette faible augmentation est en adéquation, selon les informations complémentaires apportées aux rapporteurs, avec les observations tendanciennes sur l'Île-de-France et les objectifs du plan de déplacements urbains régional¹⁵, le développement des infrastructures de transport du Grand Paris Express venant compenser la densification des villes. Plus localement, l'augmentation de population induite par les huit projets¹⁶ d'aménagement identifiés dans un voisinage de 500 à 1 000 m n'est pas fournie, elle peut être estimée à un minimum de 9 500 habitants supplémentaires selon les informations du chapitre consacré aux effets cumulés. Pour autant, l'étude des trafics prend comme hypothèse que leurs incidences sont intégrées dans cette augmentation de 0,1 %. Cette hypothèse est expliquée par la situation au nord-est de cinq d'entre eux, l'attractivité parisienne, la proximité de la RD7, la présence d'infrastructures lourdes de transport en commun et en conséquence d'une part modale automobile faible, et par l'absence de parking de rabattement vers la gare des Trois communes. Elle n'est cependant pas confirmée faute d'un modèle global des trafics.

¹⁵ « Tendanciellement, les trafics en Île-de-France se stabilisent voire diminuent dans le périmètre de l'A86 » (source Institut d'aménagement et d'urbanisme de la région Île-de-France) ; il est observé « une forte diminution dans Paris et le cœur de métropole à l'intérieur de l'autoroute A86 et une augmentation qui perdure dans le reste de l'Île-de-France » (source Plan de déplacements urbains d'Île-de-France PDUIF).

¹⁶ ZAC Campus Grand Parc ; Projet Locarno ; Projet Cœur de ville ; ZAC Chérioux ; ZAC Sorbiers ; ZAC Paul Hochart ; Quartiers Lozais et Lebon.

Lors des échanges avec les rapporteuses, les représentants de la commune ont fait état de la construction en cours d'un modèle de circulation à l'échelle communale, qui permettra prochainement une appréciation plus fiable des effets d'ensemble de la densification sur les trafics. Une approche intercommunale serait certainement encore plus pertinente pour mieux intégrer les projets d'aménagement voisins. On observe que seuls des projets en cours sont identifiés. Or le scénario au fil de l'eau, complémentaire de l'analyse des effets cumulés, a vocation à intégrer des projets envisagés dans un calendrier similaire, même s'ils n'ont pas encore fait l'objet d'un dossier déposé.

L'Ae note par ailleurs positivement que le scénario avec projet intègre sept projets urbains de proximité hors ZAC, pour un total (selon les données de la figure 6 ci-dessous) de 560 logements.

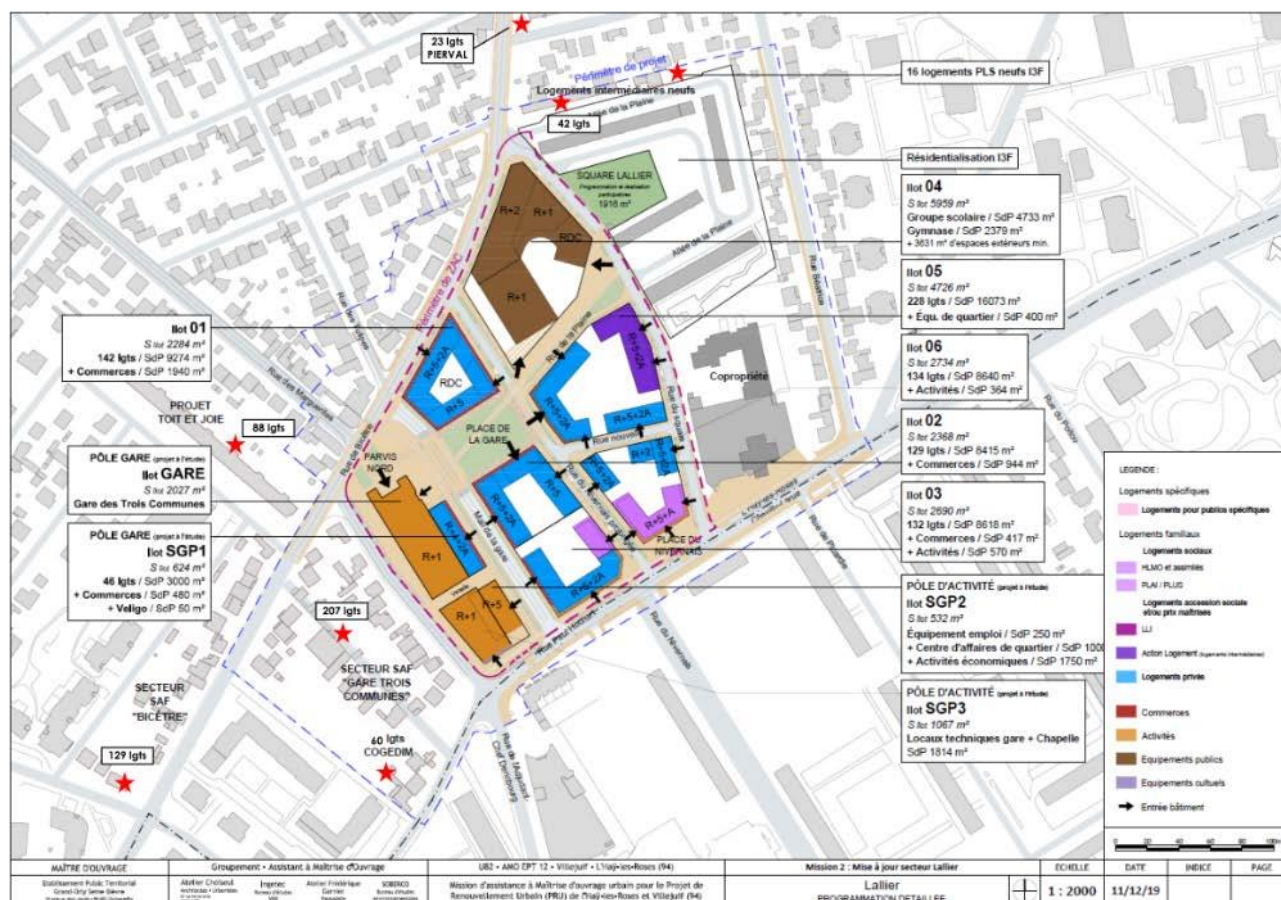


Figure 5 : Projets (étoiles rouges) en proximité du site, intégrés au scénario projet (source : dossier)

Les hypothèses prises pour la génération des trafics dus au quartier Lallier sont détaillées. L'Ae note que la présence de la gare constitue une « incitation aux reports modaux vers les transports en commun, la marche à pied ou le vélo », que le projet prévoit la restructuration du réseau de bus, la création de nouveaux carrefours à feux et la limitation de la vitesse à 30 km/h dans l'ensemble du quartier. La circulation intérieure, avec une voie en sens unique et une voie en extrémité de secteur, est conçue pour limiter les trafics. L'étude d'impact relève sur la rue Paul Hochart un trafic « beaucoup plus soutenu » avec le projet, l'occupation de la voirie passant à 70 %, mais conclut à l'absence de dysfonctionnement du plan de circulation. En complément, des mesures sont prévues pour réduire l'impact du trafic depuis et vers l'intérieur du quartier Lallier : entrées de parkings souterrains sur les voies internes, place de la gare réservée aux transports en commun et aux modes actifs, optimisation en cours d'étude de la gestion des carrefours.

La conclusion des hypothèses de l'étude des trafics mérite d'être clarifiée. Le dossier indique en effet que « *notre choix a été de considérer un trafic stable afin de disposer d'une vision la plus défavorable* », a priori en contradiction avec les estimations des trafics générés par le projet.

L'Ae recommande :

- ***de vérifier la cohérence des conclusions de l'état initial des trafics routiers et de mieux justifier les effets attendus de la ligne 14 sur la diminution du trafic routier local ;***
- ***de consolider en la justifiant la liste des projets à considérer au titre du scénario au fil de l'eau, du scénario projet et des effets cumulés ;***
- ***de produire des modélisations réalisées à une échelle plus large permettant de confirmer les résultats de ces deux scénarios.***

Modes actifs de déplacement

La place de la gare constitue le cœur des intermodalités du quartier et accueillera des arrêts de bus desservant la gare, ainsi que des stationnements vélos. Le projet prévoit un nouveau maillage de voies au sein du site, adapté et pensé pour les piétons et les cycles, accompagné d'un traitement paysager. Ces éléments s'intègrent dans une réflexion plus large pour compléter les itinéraires existants et structurer le réseau cyclable communal, et notamment améliorer les liaisons vers le centre-ville de L'Haÿ-les-Roses. Pour la phase de réalisation, il conviendra d'explicitier ce que le règlement de la ZAC prévoit en matière de stationnements cycles sur l'ensemble de la ZAC.

Stationnement automobile

L'étude d'impact comporte d'une part la mention de la construction de 1 247 places de parking « *dédiées aux habitants et usagers du quartier* » (1 000 privées et 250 publiques) et d'autre part un tableau indiquant la création de 1 247 places de parking souterrain auxquelles s'ajouterait un nombre « *à définir* » pour les commerces, les équipements, et le gymnase. Aucune des deux présentations n'est cohérente avec le calcul du besoin simultanément présenté, de 609 nouveaux véhicules à stationner pour les logements à construire, auxquels s'ajoutent de l'ordre de 150 véhicules en heure de pointe du matin et un nombre équivalent en heure de pointe du soir « *en attraction* » vers les équipements et les commerces. Dès lors, l'offre de stationnement apparaît surdimensionnée avec un risque d'utilisation plus importante de la voiture individuelle, contradictoire avec les politiques de transport et d'aménagement durable.

L'Ae recommande de reprendre les prévisions des places de parking en cohérence avec une estimation au plus juste des besoins.

Les modalités de régulation de l'usage des parkings pour éviter la fonction de rabattement vers la ligne 14 ne sont pas aujourd'hui déterminées par la commune. L'existence de plusieurs lignes de transport dans un rayon de 1 kilomètre limite néanmoins le besoin.

Bruit et vibrations

Le quartier Lallier est éloigné des grands axes routiers classés au titre des infrastructures bruyantes. Le cœur du site est en ambiance sonore modérée de jour comme de nuit. Il est néanmoins ceinturé par trois voies bruyantes, et les habitations qui les bordent connaissent des niveaux acoustiques soutenus, compris entre 60 et 70 dB(A) de jour, et 55 et 65 dB(A) de nuit. Il n'est pas signalé de

point noir de bruit (bâtiment situé dans une zone de bruit critique supérieur à 70 dB(A) de jour et 65 dB(A) de nuit). Le groupe scolaire fait partie des bâtiments les plus affectés par les nuisances sonores.

La configuration en îlot retenue pour l'implantation des nouveaux bâtiments permet de réduire l'exposition des populations sensibles (école) et des pièces sensibles des logements. Un travail sera également réalisé sur les fronts bâtis (retrait, traitement des fenêtres, etc.). Sur la base des niveaux de trafic estimés à l'horizon 2030, des protections acoustiques des façades le long des trois voies de ceinture bruyantes sont prévues, permettant de ramener les niveaux de bruit à l'intérieur des nouveaux bâtiments à moins de 30 dB(A), fenêtres fermées.

Concernant les bâtiments existants le long de ces mêmes voies, l'Ae considère que dans l'intérêt des riverains, l'existence éventuelle de modifications significatives de bruit doit être observée par rapport à la situation actuelle, quand bien même les augmentations constatées ne sont pas totalement imputables au projet. Chacun des projets d'aménagement prévus sur le périmètre éloigné étant responsable d'une part de l'augmentation des trafics doit en effet assumer l'inconfort croissant des riverains à proximité de son périmètre. Là encore, comme en matière de trafics, une vision d'ensemble serait profitable, afin que chaque maître d'ouvrage des aménagements et des équipements prévoie des mesures de réduction du bruit à la hauteur des nuisances réellement subies par les riverains actuels du projet.

L'impact sonore et vibratoire de la ligne 14 au niveau de la gare sur les îlots les plus proches n'est pas étudié. Il conviendra de récupérer les données nécessaires auprès de la Société du Grand Paris, et de prévoir des dispositions constructives adaptées.

Qualité de l'air

L'indice général de la qualité de l'air Citeair, sur la base des mesures effectuées à la station Airparif de Vitry-sur-Seine, la plus proche du site, montre une qualité bonne à très bonne, seul l'ozone (O₃) présentant des dépassements des objectifs de qualité. Les concentrations en dioxyde d'azote (NO₂) et en particules fines¹⁷ PM10 sont inférieures tant aux valeurs limites qu'aux objectifs de qualité. Les concentrations en PM_{2,5} sont supérieures aux objectifs de qualité mais restent en-dessous des valeurs réglementaires¹⁸. Une campagne menée en 2019 confirme la représentativité de cette station. La situation est globalement inchangée avec le projet.

2.2.3 Intégration urbaine et paysage – Patrimoine – Milieu naturel

Intégration urbaine et paysage

Le quartier Lallier, construit après les années 1950, se situe aujourd'hui à l'interface entre un tissu pavillonnaire bas (au nord et à l'ouest) et des équipements et des grands ensembles récents (au sud

¹⁷ La qualité de l'air est notamment qualifiée par les particules en suspension (particulate matter ou PM en anglais) de moins de 10 micromètres (noté μm soit 1 millième de millimètre), respirables, qui peuvent pénétrer dans les alvéoles pulmonaires. On parle de particules fines (PM10), très fines (PM5) et ultrafines (PM2,5).

¹⁸ Soit respectivement pour les objectifs, valeurs limites et mesures :

- NO₂ : 40 / 40 / ≤ 38 ($\mu\text{g}/\text{m}^3$, moy. an),
- PM₁₀ : 30 / 40 / < 29 ($\mu\text{g}/\text{m}^3$, moy. an),
- PM_{2,5} : 10 / 25 / 13 ($\mu\text{g}/\text{m}^3$, moy. an)
- O₃ : l'objectif de qualité (fixé à aucun dépassement de la concentration moyenne sur 8 heures supérieure à 120 $\mu\text{g}/\text{m}^3$) est dépassé plus de 18 jours en tout point de la région Ile-de-France ; sur la zone d'étude, le nombre de dépassements est supérieur à 25 jours sur l'année 2018.

et à l'est). Le paysage est caractérisé par cette rupture d'échelle. Les barres de logements tendent à renfermer le site sur lui-même et l'absence de voirie traversant l'ensemble du secteur accentue l'effet d'enclave. Le vieillissement du bâti et l'omniprésence des voitures en stationnement renforcent des ambiances « *dures et monumentales* » et « *délaissées* », en dépit de vastes espaces végétalisés et d'une armature verte bien développée.

Le projet vise l'obtention d'ambiances adoucies par la configuration en îlot, la modernisation et la réhabilitation du bâti, la réduction de la place de la voiture dans les espaces publics grâce à la construction de nombreux parkings en sous-sol, ainsi que la mise en place de locaux dédiés pour les bacs à déchets. Le dossier souligne que la position d'interface du quartier sera affirmée, l'objectif étant de créer des transitions, d'une part en développant et en diversifiant l'armature verte et les espaces végétalisés, d'autre part en modulant les hauteurs des nouveaux bâtiments.

Les superficies par grands type et les taux d'espaces verts du projet ne sont pas précisés, ni contextualisés à l'échelle communale. L'Ae rappelle que le Sdrif préconise de tendre vers 10 m² par habitant, rappelant que la présence des espaces verts et de loisirs est « *essentielle pour accompagner la densification des espaces urbanisés* », et que « *leur répartition équilibrée au niveau des territoires est une nécessité pour répondre aux attentes de tous les citoyens* ». L'Ae considère en outre que ce seuil examiné à l'échelle communale devrait être complété et intégrer une notion d'usage de proximité pour pleinement répondre aux recommandations de l'Organisation mondiale de la santé.

L'Ae recommande de justifier les superficies d'espaces verts du projet au regard des préconisations du schéma directeur de la région Île-de-France et de l'Organisation mondiale de la santé.

Concernant les hauteurs des nouveaux bâtiments, le maître d'ouvrage annonce un travail encore en cours.

Patrimoine

Le secteur de projet est bordé par le périmètre de protection de deux monuments historiques, l'église Sainte-Colombe et un pavillon du XVIII^{ème} siècle à Chevilly-Larue.

Le site appartient à la partie nord du plateau de Longboyau où un diagnostic archéologique réalisé en 2016 a révélé la présence de vestiges du second âge du fer (une installation gauloise de la fin du II^{ème} siècle et du I^{er} siècle avant J.-C.). Le secteur présente donc un fort potentiel archéologique et sera soumis à une prescription de diagnostic archéologique.

Milieu nature!

Le site comporte des milieux naturels multiples mais peu diversifiés : des petits jardins ornementaux et domestiques, principalement constitués d'une strate herbacée très entretenue et d'une strate arborée peu dense ; des communautés d'espèces rudérales des constructions urbaines et suburbaines récemment abandonnées, présentant une strate herbacée typique des milieux prairiaux. La trame arborée est très présente, constituée d'arbres développés¹⁹, qui créent des

¹⁹ On dénombre 338 arbres appartenant à 52 essences différentes, dont 19 essences indigènes et 33 essences non-indigènes. La diversité des essences est relativement importante, avec 6 essences représentant 44 % de la diversité totale (Érable sycomore, Érable plane, Charme commun, Érable champêtre, Charme houblon, Tilleul à grandes feuilles) et 13 essences représentant 67 % de la diversité totale.

continuités écologiques importantes en tissu urbain contraint. Il n'existe aucun cours d'eau à proximité ni nappe subaffleurante et le site n'est concerné par aucune suspicion de zone humide d'après la base de données régionale.

S'agissant de la flore, les inventaires menés dans le périmètre de projet ont recensé 61 espèces végétales, dont aucune ne possède de statut de protection de niveau national ou régional. Sept espèces exotiques envahissantes y ont été observées, parmi lesquelles seul le Robinier faux-acacia est potentiellement problématique ; le dossier considère toutefois qu'il ne présente pas de danger direct de prolifération. La charte « chantier propre » prévoit la mise en place d'un plan de gestion des espèces envahissantes.

S'agissant de la faune, les prospections réalisées à l'été et à l'automne 2019 ont permis d'observer dix-sept espèces d'oiseaux, dont huit sous un statut de protection national, parmi lesquelles deux sont menacées (Accenteur mouchet, Moineau domestique) et une rare au niveau régional (Goéland argenté). Trois espèces protégées de chiroptères ont été contactées. Les trois espèces de papillons de jour et les deux espèces d'orthoptères observées sont communes à très communes. Aucune espèce d'odonate, d'amphibien, de reptile ni de macro-mammifère n'a été observée.

Le projet affiche un objectif de renforcement du potentiel écologique du site et des continuités écologiques locales. Il prévoit de conserver le square Lallier, lieu de concentration actuelle de la biodiversité faunistique, mais il entraînera par ailleurs l'abattage d'un nombre important d'arbres. Le maître d'ouvrage a remis aux rapporteuses une étude complémentaire, réalisée à l'été, de l'intérêt écologique et de l'état phytosanitaire des arbres du site. Elle a confirmé que de nombreux arbres sont en bon état général et méritent d'être préservés. Cette étude a toutefois conclu à l'absence d'arbres présentant un intérêt écologique avéré : en particulier, aucun arbre ne présente de fissures ni de cavités favorables aux chiroptères. Le projet prévoit de planter de nouveaux arbres et de développer et diversifier les espaces végétalisés, sans préciser à ce stade les modalités hormis l'aménagement de noues et la mobilisation d'un écologue en phase de conception. Un écologue suivra également le chantier notamment pour veiller à la protection des arbres à conserver.

L'Ae recommande d'établir un état quantitatif et qualitatif précis des arbres conservés et de justifier ou reconsidérer la nécessité des abattages prévus au regard d'une analyse comparée des choix urbanistiques envisagés.

2.2.4 Enjeux bioclimatiques – Énergie – Émissions de gaz à effet de serre

Enjeux bioclimatiques

Bien que moins exposée que Paris et sa petite couronne, la commune est concernée par l'élévation de chaleur liée à l'urbanisation et à l'imperméabilisation des sols : par rapport aux zones rurales, les températures observées sont en moyenne supérieures de 1 à 1,5°C. Quelques secteurs plus frais sont présents au niveau des espaces verts.

La réalisation du projet, en densifiant l'occupation du site, pourrait générer des phénomènes plus localisés et plus intenses d'îlots de chaleur urbains. Des mesures d'évitement, de réduction et de compensation sont prévues pour assurer un confort thermique estival dans le quartier et dans les logements : emploi de matériaux de surface à fort pouvoir réfléchissant, végétalisation d'au moins 50 % des toitures, végétalisation des espaces extérieurs avec des espèces résistantes au stress hydrique, développement de la place de l'eau en surface, conception bioclimatique des bâtiments

(exigée par la charte de qualité environnementale des bâtiments neufs de la ville). Ainsi, les principes de conception suivants devront être respectés : bonne inertie thermique, orientation optimisée des bâtiments et des logements, double orientation des logements dans la mesure du possible, mise en place de protections solaires, possibilité d'une ventilation nocturne. L'objectif est que la température intérieure ne dépasse pas 28°C pendant plus de 40 h/an ; le dossier prévoit une simulation thermique dynamique à l'échelle du site pour vérifier l'adéquation des mesures prévues avec ce résultat escompté.

Énergie et émissions de gaz à effet de serre

Les enjeux du projet en termes d'énergie et d'émissions de gaz à effet de serre sont concentrés sur les travaux de réalisation de la ZAC, les usages énergétiques dans les bâtiments et les équipements (chauffage, climatisation, eau chaude sanitaire, électricité spécifique), la mobilisation du potentiel du site en énergies renouvelables, ainsi que la mobilité quotidienne des habitants.

Les consommations énergétiques et les émissions de gaz à effet de serre en phase travaux ne sont pas évaluées dans le dossier. Des mesures d'économie d'énergie dans les locaux dédiés au chantier sont prévues. Les pistes d'économie d'énergie grise²⁰ et d'amélioration du bilan carbone liées aux matériaux et aux méthodes de construction restent à analyser. Le dossier mentionne l'application de la charte de qualité environnementale des bâtiments neufs qui fixe des performances minimales en termes d'émissions de gaz à effet de serre sur l'ensemble du cycle de vie des bâtiments, à atteindre en agissant sur le choix des matériaux et/ou sur les consommations énergétiques.

Les performances énergétiques et le bilan carbone du fonctionnement des bâtiments et des équipements actuels ne sont pas décrits. Les incidences de la réhabilitation déjà effectuée pour les bâtiments de logements conservés ne sont pas évaluées. Pour les futurs bâtiments, en application de la charte, le dossier prévoit, en parallèle des performances minimales en termes de bilan carbone global, au moins 5 à 10 % des consommations d'énergies non renouvelables par rapport à la norme « RT 2012 ». Il convient de vérifier la cohérence de ces performances avec la réglementation environnementale « RE 2020 » qui devrait s'appliquer aux constructions neuves à partir du 1^{er} janvier 2021, dont les principaux termes sont déjà connus. Il prévoit aussi un suivi annuel des consommations énergétiques pour les bâtiments neufs.

L'étude des énergies renouvelables mobilisables sur le site jointe au dossier a identifié un potentiel théorique pour l'énergie solaire, pour la récupération de la chaleur des eaux usées et pour l'énergie géothermique (complémentaire du potentiel déjà exploité par un réseau de chaleur local qui dessert le quartier). Ces pistes ne sont pas explicitement mobilisées à ce stade du projet.

Les consommations énergétiques et les émissions de gaz à effet de serre liées à la mobilité devraient diminuer, en moyenne par habitant, grâce au renforcement de l'offre de transports en commun, (cf. ci-dessus), dans une aire dépassant le seul quartier Lallier. Ces incidences positives du projet ne sont pas analysées.

²⁰ Énergie consommée pour la production des matériaux de construction, pour la construction (et en fin de vie pour la démolition), par opposition à l'énergie consommée en phase de fonctionnement.

L'Ae recommande :

- *de fixer des objectifs ambitieux en termes de performances énergétiques et d'émissions de gaz à effet de serre pour la construction et le fonctionnement des bâtiments neufs et a minima de s'aligner sur les celles de la nouvelle réglementation environnementale RE 2020 ;*
- *de compléter l'étude d'impact par une évaluation des performances énergétiques et des émissions de gaz à effet de serre des bâtiments conservés, avant et après leur réhabilitation, de s'assurer que les performances théoriques sont effectivement atteintes ou de prévoir des mesures correctives ;*
- *de fixer des objectifs ambitieux pour la mobilisation du potentiel du site en énergies renouvelables.*

2.2.5 Réseaux d'eau et d'assainissement – Déchets

Réseaux d'eau et d'assainissement

Le quartier Lallier est bien desservi par les réseaux d'alimentation en eau potable et d'assainissement. L'augmentation attendue de la population entraînera des besoins supplémentaires, que les installations et les réseaux existants permettent de satisfaire. Les logements et les équipements neufs seront équipés de dispositifs limitant la consommation d'eau et donc le volume des eaux usées (mais pas leur charge).

S'agissant des eaux pluviales, le site est globalement imperméabilisé par le bâti et les parkings. Le système de gestion est principalement basé sur le rejet vers les réseaux, qui ne sont pas entièrement séparatifs. Des espaces verts significatifs permettent toutefois une infiltration partielle, les zones perméables existantes couvrant 17 % de la superficie du site (11 700 m²). La réalisation du projet tend à réduire les surfaces perméables à 13 % environ (- 2 500 m²). Afin d'éviter d'augmenter les flux rejetés vers les réseaux, une gestion alternative des eaux pluviales est prévue : au moins 50 % des toitures seront végétalisées ; les revêtements perméables seront privilégiés pour les parkings de surface, les voiries et les cheminements ; 20 % de la surface de chaque lot sera maintenue en pleine terre ; l'infiltration sera favorisée en fonction des possibilités des sols ; des noues seront aménagées dans les cœurs d'îlot et les espaces publics ; des régulateurs de débit seront installés en amont des points de rejet vers les réseaux. Des études seront menées pour définir le plan détaillé de gestion des eaux pluviales, qui intégrera le cas échéant des dispositifs de traitement des pollutions notamment pour les eaux issues des parkings. Le dossier de réalisation devra définir les modalités prévues.

Déchets

L'augmentation attendue de la population entraînera une production supplémentaire de déchets de l'ordre de 350 t/an par rapport à 2016. Le système intercommunal de collecte et de traitement existant prendra en charge les déchets du quartier ; il sera complété pour les biodéchets par une offre de compostage sur place ou de collecte. La valorisation des déchets verts, notamment pour les cœurs d'îlot, est à l'étude.

Les travaux de réalisation du projet entraîneront une importante production de déchets. La charte « chantier propre » fixe que les entreprises devront fournir un schéma d'organisation de la gestion et de l'évacuation de leurs déchets, privilégier des matériaux et des techniques limitant ceux-ci et mettre en place des mesures pour le tri, l'enlèvement, le transport, la valorisation et la traçabilité

des déchets. En particulier, le béton et le bois issus des démolitions seront autant que possible orientés vers le réemploi ; une étude sera menée pour le favoriser sur place. Pour les travaux de terrassement, l'équilibre entre déblais et remblais sera recherché, les volumes devront être précisés pour la réalisation du dossier. Le dossier prévoit un suivi quantitatif des déchets produits, des matériaux de démolition réemployés et des terres déblayées et remblayées.

2.2.6 Risques naturels, sanitaires et technologiques

Risques naturels

Les risques naturels auxquels le quartier Lallier est exposé sont les suivants :

- inondation par ruissellement lors de précipitations intenses : le plan de gestion des eaux pluviales du site (cf. ci-dessus) devra permettre de limiter les incidences négatives du projet pour ce risque ;
- remontée de nappe (aléa faible) : le projet comportant des parkings en sous-sol, la nappe sera recoupée par les travaux et des dispositifs de rabattement de nappe sont prévus. Une étude est prévue pour définir les méthodes de construction des parois en sous-sol, en prenant en compte leur effet de barrage et le risque induit en termes de retrait et de gonflement des argiles (cf. ci-dessous). En fonction des méthodes de construction retenues, cette étude devra également définir les modalités de prélèvement et de rejet des eaux d'exhaure (méthode, débits, volumes, qualité des eaux...) ;
- retrait et gonflement d'argile (aléa moyen) : les constructions seront adaptées à ce risque, notamment au moyen de fondations suffisamment profondes pour s'affranchir de la zone superficielle où le sol est sensible à l'évaporation, et d'une structure de bâtiment rigide pouvant résister à des mouvements différentiels.

Risques sanitaires et technologiques

Les bâtiments à démolir sont susceptibles de contenir de l'amiante. Un diagnostic préalable sera mené par l'aménageur pour le groupe scolaire et par le bailleur I3F pour les trois immeubles de logements. Le cas échéant, il déterminera les précautions à prendre en phase chantier et les traitements à réaliser.

Le site ne présente pas de passé industriel susceptible d'avoir engendré une pollution des sols importante. L'étude des sources de pollution potentielle des sols et des eaux sur le site du projet a toutefois identifié quatre types de source : un transformateur électrique, des cuves de stockage de fioul, des remblais importés lors de l'aménagement initial du quartier, et les eaux souterraines s'écoulant sous le site qui sont susceptibles d'être polluées en amont par des sites industriels voisins passés ou présents. Des investigations de terrain seront menées pour caractériser les sols au droit des sources de pollution potentielle identifiées, ainsi que les terrains qui seront excavés lors des travaux de terrassement et ceux qui seront laissés en place. L'objectif est de vérifier la compatibilité sanitaire des sols avec les usages projetés et le cas échéant de prévoir des mesures adaptées. L'Ae considère que l'hypothèse d'implantation d'un établissement scolaire, comme de tout établissement sensible, ne peut valablement être envisagée sans vérification préalable d'absence de toute pollution.

L'Ae recommande de procéder à un diagnostic des sols au niveau de l'implantation prévue pour le groupe scolaire.

Les opérations de chantier représentent d'autres sources de pollution potentielle des sols et des eaux en cas de fuite accidentelle d'huiles, de lubrifiants ou d'hydrocarbures liée à l'usage d'engins de chantier et de groupes électrogènes, au stockage de produits, etc. La charte « chantier propre » imposera aux entreprises d'installer des bacs de rétention pour contenir les fuites éventuelles et d'établir une procédure pour traiter une pollution accidentelle. Le dossier prévoit un suivi des mesures prises et plusieurs contrôles en cours de chantier.

Le quartier Lallier n'est pas exposé spécifiquement à des risques technologiques. L'importante canalisation de gaz naturel qui traverse la commune de L'Haÿ-les-Roses passe à 500 m environ au sud de la rue Paul Hochart.

2.2.7 Effets cumulés

L'étude d'impact sélectionne huit projets d'aménagement²¹ qu'elle analyse au titre des effets cumulés. Les ZAC des quartiers Lozaites et Lebon cartographiées pour le scénario au fil de l'eau ne sont pas évoquées. La description des projets pris en considération est précise et détaillée. L'analyse des incidences de chacun est mise en regard des incidences de la ZAC Lallier – gare Trois communes. Toutefois il est difficile d'en tirer des conclusions pertinentes.

L'analyse est centrée sur le sujet qui certes représente l'enjeu le plus important, à savoir les mobilités, l'augmentation des trafics et les conséquences en termes de nuisances, mais ne peut pas en tout état de cause être abordé de manière réellement pertinente au titre des effets cumulés, du fait de la nécessité d'une modélisation globale (cf. § 2.2.2). D'autres sujets méritaient d'être traités au titre des effets cumulés, tels que la constitution d'une trame verte urbaine, le paysage ou les îlots de chaleur urbains. L'approche ne peut en outre se contenter d'une analyse des projets deux à deux, et nécessiterait une présentation de synthèse.

L'Ae recommande de compléter l'analyse des effets cumulés en justifiant les projets pris en considération, en développant d'autres sujets que ceux liés aux mobilités et aux trafics, et en présentant une synthèse qui permette une vision globale.

2.3 Résumé non technique

Le résumé technique est clair et bien illustré. Les incidences du projet sont présentées de manière complète et synthétique.

L'Ae recommande de prendre en compte dans le résumé non technique les conséquences des recommandations du présent avis.

²¹ ZAC Campus Grand Parc ; Projet Locarno ; Projet Cœur de ville ; ZAC Sorbiers-Saussaie ; ZAC Paul Hochart ; ZAC Aragon ; ZAC Cherioux ; ZAC Triangle des Meuniers.