



Mission régionale d'autorité environnementale
ÎLE-DE-FRANCE

Avis délibéré
de la Mission régionale d'autorité environnementale d'Île-de-France sur le projet de renouvellement urbain du quartier de la Fontaine Saint-Martin à Saint-Cyr-l'École (78)

N°MRAe 2021 - 1683

SYNTHÈSE

Le présent avis porte sur le projet de renouvellement urbain du quartier de la Fontaine Saint-Martin sur la commune de Saint-Cyr-l'École dans les Yvelines et sur son étude d'impact associée, datée d'octobre 2021. Il est émis dans le cadre de la procédure de permis d'aménager.

Le projet, porté par les Résidences Yvelines Essonne, consiste, sur une emprise foncière de 10.07 ha, en la réhabilitation de 985 logements sociaux répartis sur 37 bâtiments en R+5, la construction d'environ 70 nouveaux logements, la recomposition des espaces extérieurs privés et publics (dont le stationnement) et le désenclavement du quartier .

L'étude d'impact permet de bien appréhender les enjeux du projet.

Les principaux enjeux environnementaux identifiés par la MRAe pour ce projet concernent la pollution du sol, les eaux pluviales et souterraines, les déplacements et nuisances associées, le paysage et le patrimoine naturel, la consommation énergétique et les îlots de chaleur, et les impacts et nuisances de la phase travaux.

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

- confirmer la mise en œuvre des mesures de dépollution du sol présentées dans l'étude d'impact et justifier la compatibilité du projet au regard de la pollution résiduelle (après dépollution) considérant notamment la présence d'établissements sensibles sur le site ;
- préciser et, si possible, conforter les conditions d'accès au quartier à vélo (circulations entre le site et le centre-ville, dimensionnement et accessibilité des locaux vélo) ;
- établir un bilan énergétique global du projet et des éventuelles économies d'énergie induites par le projet.

La MRAe a formulé d'autres recommandations précisées dans l'avis détaillé ci-après.

PRÉAMBULE

Sur la base des travaux préparatoires de la DRIEAT, et sur le rapport d'Éric Alonzo, coordonnateur, après en avoir délibéré, la MRAe rend l'avis qui suit.

Chacun des membres atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans l'avis à donner sur le projet qui fait l'objet du présent avis.

La Mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) d'Île-de-France s'est réunie le 6 mai 2021 en conférence téléphonique. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur le projet de renouvellement urbain du quartier de la Fontaine Saint Martin sur la commune de Saint-Cyr-l'École dans les Yvelines).

Conformément aux dispositions de l'article R.122-7 du code de l'environnement, la DRIEAT agissant pour le compte de la MRAe a consulté le directeur de l'Agence régionale de santé d'Île-de-France par courrier daté du 23 mars 2021.

Chacun des membres atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans l'avis à donner sur le projet qui fait l'objet du 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.

Table des matières

1. L'évaluation environnementale.....	5
2. Contexte et présentation de l'opération.....	6
2.1 Contexte territorial.....	6
2.3. Description du projet.....	8
3. Analyse de la qualité de l'étude d'impact.....	9
4. Analyse et prise en compte des principaux enjeux et impacts environnementaux.....	9
4.1 Impact du projet sur la pollution des sols.....	10
4.2 Impact du projet sur les eaux pluviales et souterraines.....	11
4.3 Impacts du projet sur les déplacements et les pollutions associées.....	11
4.3.1. Impacts du projet sur les modes doux.....	11
4.4 Impacts du projet sur le paysage et le patrimoine naturel.....	12
4.5 Consommation énergétique, émissions de gaz à effet de serre et îlots de chaleur.....	13
5. Justification du projet retenu et variantes envisagées.....	13
6. Information, consultation et participation du public.....	14

AVIS DÉTAILLÉ

1. L'évaluation environnementale

Le système européen d'évaluation environnementale des projets est fondé sur la directive 2011/92/UE du 13 décembre 2011 modifiée relative à l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement. Les démarches d'évaluation environnementale portées au niveau communautaire sont motivées par l'intégration des préoccupations environnementales dans les choix de développement et d'aménagement.

L'article R. 122-6 du code de l'environnement désigne l'autorité environnementale prévue aux articles L. 122-1 et R. 122-7. Pour ce projet, l'autorité environnementale est la Mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) d'Île-de-France.

Le projet de renouvellement urbain du quartier de la Fontaine Saint-Martin sur la commune de Saint-Cyr-l'École dans les Yvelines, entre dans la catégorie des projets soumis à évaluation environnementale au titre de l'article R122-2 du code de l'environnement (rubrique 39°).

L'avis de l'autorité environnementale vise à éclairer le public, le maître d'ouvrage, les collectivités concernées et l'autorité décisionnaire sur la qualité de l'étude d'impact et sur la manière dont l'environnement est pris en compte dans le projet, conformément à la directive 2011/92/UE modifiée.

Le présent avis est rendu à la demande du maire de Saint-Cyr-l'École dans le cadre de la procédure de permis d'aménager. Il porte sur l'étude d'impact datée du mois d'octobre 2020¹.

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

1 En application de l'article R.122-2 du code de l'environnement, les travaux, ouvrages ou aménagements ruraux et urbains énumérés dans le tableau annexé à cet article sont soumis à évaluation environnementale soit de façon systématique, soit après un examen au cas par cas, en fonction des critères précisés dans ce tableau. En l'espèce, à la rubrique n°39 du tableau annexé à l'article R.122-2 du code de l'environnement, sont soumis à évaluation environnementale les travaux et constructions qui créent une surface de plancher au sens de l'article R.111-22 du code de l'urbanisme ou une emprise au sol au sens de l'article R.420-1 du code de l'urbanisme supérieure ou égale à 40 000 m² et les opérations d'aménagement dont le terrain d'assiette est supérieur ou égal à 10 ha, ou dont la surface de plancher au sens de l'article R. 111-22 du code de l'urbanisme ou l'emprise au sol au sens de l'article R.420-1 du code de l'urbanisme est supérieure ou égale à 40 000 m².

2. Contexte et présentation de l'opération

2.1 Contexte territorial

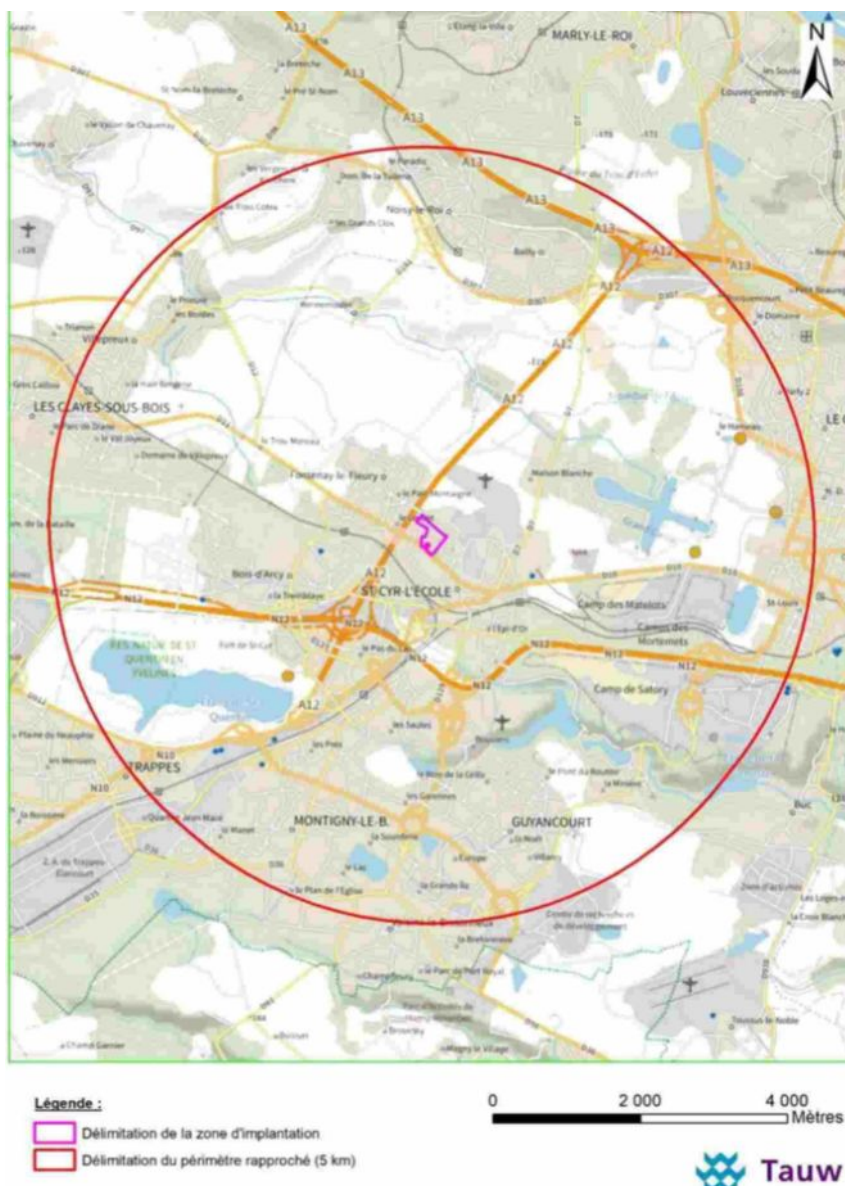


Fig 1 : Plan de situation du projet (source : étude d'impact)

La ville de Saint-Cyr-l'École s'étend à l'ouest du parc de Versailles, à moins de trente kilomètres à l'ouest de Paris. Comptant plus de 18 000 habitants et près de 31 % de logements sociaux, elle connaît un développement important, notamment sur sa partie nord au niveau du quartier Charles Renard, ZAC de 24 ha prévoyant la livraison à l'horizon 2022-2023 de 1500 logements, d'activités, de commerces et d'équipements.

Le quartier qui fait l'objet du renouvellement est desservi par les infrastructures routières (A12, N12, A86) ainsi que par les transports en commun (RER C et les lignes N et U du Transilien) avec notamment la mise en service en 2021 du tramway 13 reliant les communes de Saint-Germain-en-Laye, Poissy et Achères.

2.2 Localisation du projet

Le site est localisé au nord-ouest de la commune (fig 2 et 3) à 1,2 km du centre-ville et à 1,5 km de la gare. Il est bordé :

- au nord par l'avenue du Colonel Fabien,
- au nord-ouest par la rue de l'Aérostation maritime et, au-delà, par l'autoroute A12,
- au sud-ouest par la rue Gabriel Péri (RD 11),
- au sud-est par le chemin des écoliers.



Fig 2 : Vue aérienne de la zone du projet (source : étude d'impact)



Fig 3 : Localisation des résidences du quartier Fontaine Saint-Martin (étude d'impact)

Le projet, présenté par Les Résidences Yvelines Essonne, prévoit le renouvellement urbain d'un

quartier d'un peu plus de 10 ha, composé d'immeubles d'habitation, d'une voirie longée de places de stationnement (819 places formalisées et 120 places sur des emplacements sauvages) et de 33 635 m² d'espaces verts.

Il comporte 985 logements et accueille plus de 3 200 habitants, soit 16 % de la population de la commune, répartis sur quatre résidences (fig 3) :

- Romain Rolland, construite en 1959, 100 logements (en jaune) ;
- Decour-Macé, construite en 1961, 186 logements (en rose) ;
- Fontaine Saint-Martin, construite en 1965, 544 logements (en vert) ;
- Geldrop, construite en 1984, 160 logements (en bleu)².

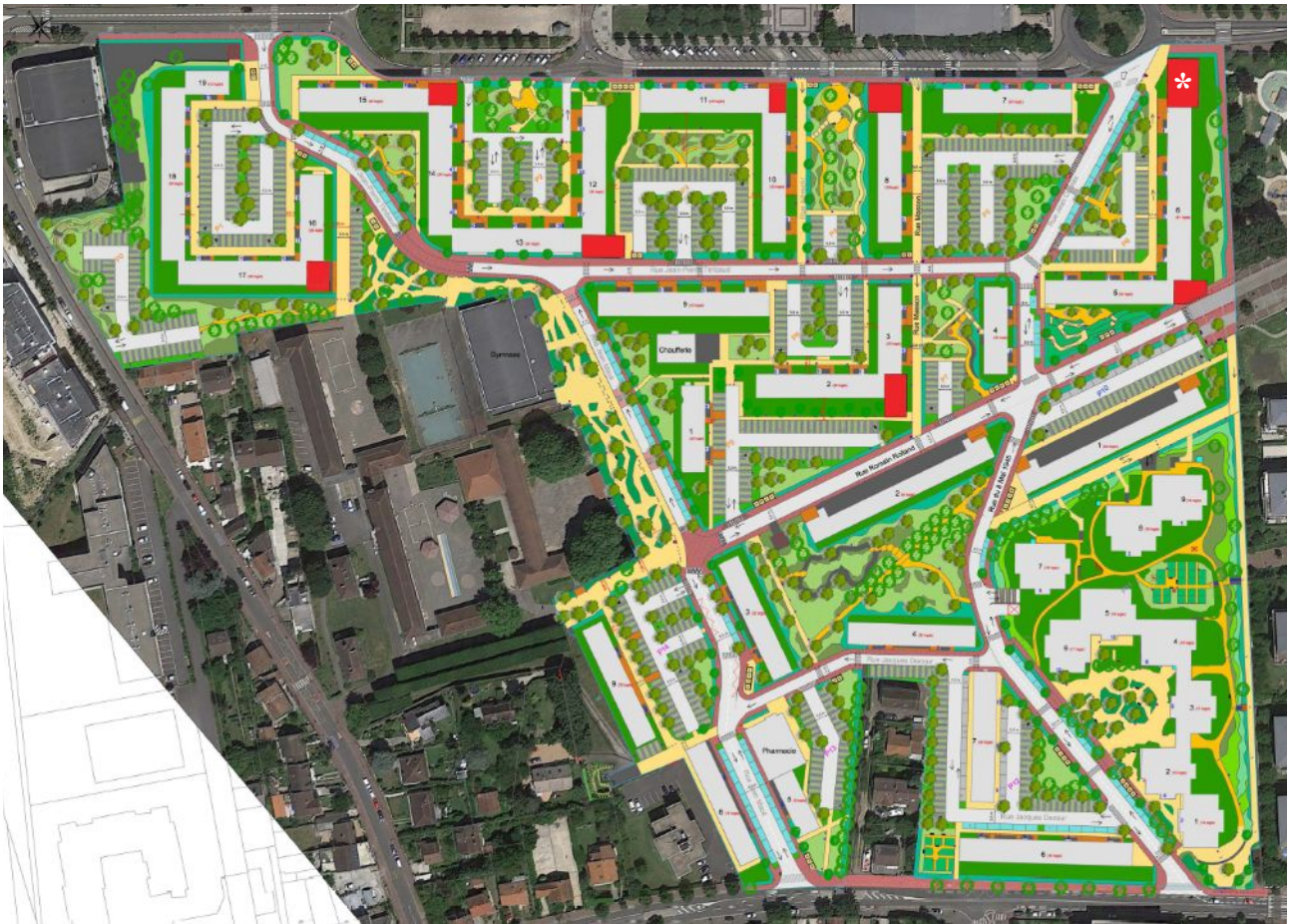
L'ensemble formé par ces quatre résidences est désigné « quartier de la Fontaine Saint-Martin ».

2.3. Description du projet

Le projet vise à proposer un « quartier jardin » et prévoit :

- le désenclavement de l'ensemble par le raccordement de la rue Jean Pierre Timbaud à l'avenue du Colonel Fabien et le prolongement de la rue Jean Catelas jusqu'à la rue du 8 mai 1945 (voir figure 4). ;
- la rénovation des 37 bâtiments, soit 985 logements (rénovation thermique, réhabilitation des façades, des parties communes et des accès des immeubles, augmentation de plus d'un tiers de l'accessibilité par ascenseur, etc.) ;
- aucune démolition ne sera effectuée (p. 46);
- la création d'environ 70 logements, afin de renouveler la population du quartier et favoriser la mixité (huit bâtiments – appelés les « folies » – sont construits en extension, dans les angles extérieurs de la résidence Fontaine Saint-Martin, p. 47) ;
- le réaménagement des espaces extérieurs privés et publics afin d'améliorer la qualité paysagère et l'usage des espaces de proximité et réduire l'effet d'îlot de chaleur (recomposition des squares, parcs et jardins, végétalisation et réduction de l'imperméabilisation des stationnements, création de noues, etc.) ;
- l'amélioration de la desserte du quartier par la création des prolongements piétons/vélo, la modification d'une ligne de bus pour desservir l'intérieur du quartier ;
- une recomposition complète du stationnement extérieur avec la création de 118 places supplémentaires qui intègre une partie du stationnement sauvage et les besoins des nouveaux logements ;
- l'amélioration du niveau de services du quartier avec notamment la réalisation d'une structure de petite enfance à l'angle-nord-est, avenue du Colonel Fabien.

2 Ces chiffres indiqués p. 22 de l'étude d'impact aboutissent au total de 990 logements, différent de celui de 985 énoncé la plupart du temps. La différence de cinq logements s'explique probablement par la prise en compte ou non des loges de gardiens.



**Fig 4 : « Plan de composition » du projet situant les huit extensions de la résidence de la Fontaine Saint-Martin appelées les « folies », en rouge (permis d'aménager, PA4, octobre 2020)
À l'angle nord-est, la structure petite enfance est indiquée par un astérisque blanc (ajout de la MRAe)**



Fig 5 : Perspective du projet montrant les immeubles de la résidence de la Fontaine Saint-Martin réhabilités ainsi que les « folies » construites dans les angles (source : site de l'agence d'architecture Beguin&Macchini³)

3 <http://www.beguin-macchini.com/habitat/1000-logements-a-saint-cyr-lecole-78/>

Une fois le projet achevé, il y aura sur la zone du projet :

- 1055 logements,
- 937 places de parking,
- 3600 m² d'espaces verts.

La MRAe note une contradiction sur le nombre de logements neufs soit 60, 65 ou 70 selon la page de l'étude d'impact (p. 36, 45 à 168).

Les travaux seront étalés sur trois ans (p. 197), leur planning est en cours d'élaboration au moment de la rédaction de l'étude d'impact.

3. Analyse de la qualité de l'étude d'impact

L'étude d'impact date du mois d'octobre 2020. Les thématiques environnementales sont correctement traitées. Elles ne nécessitent que des précisions, détaillées dans l'avis.

De nombreuses informations utiles et illustrations sont présentées, permettant la visualisation des aménagements prévus et une appréciation de l'ampleur du projet.

Le plan masse du projet retenu, présenté en page 51 de l'étude d'impact, n'est toutefois pas très lisible, ne permettant de visualiser, ni les limites du patrimoine existant, ni le détail des réaménagements qualitatifs des espaces extérieurs, ni la limite des huit extensions aux bâtiments existants.

4. Analyse et prise en compte des principaux enjeux et impacts environnementaux

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

- La pollution du sol ;
- Les eaux pluviales et souterraines ;
- Les déplacements et les nuisances associées ;
- Le paysage et le patrimoine naturel ;
- La consommation énergétique et les îlots de chaleur ;
- La phase travaux.

4.1 Impact du projet sur la pollution des sols

La MRAe souligne la prise en compte par le projet de l'enjeu pollution du site. Des études ont été menées datant de juin 2020. Plusieurs sources de pollution potentielles ou avérées sont recensées au droit du projet (p. 121 et 634). Il s'agit de contaminations en hydrocarbures au droit d'anciennes cuves de mazout d'une chaufferie et en polychlorobiphényles en provenance d'un transformateur.

Plusieurs sites de l'Inventaire historique des anciens sites industriels et activités de service (BASIAS) externes au site du projet sont par ailleurs susceptibles d'être source de pollution et d'avoir un impact sur celui-ci via les eaux souterraines.

Des investigations complémentaires ont pu mettre en évidence (p. 123) :

- le caractère inerte des futurs déblais au droit des zones d'extensions ;

- un volume d'environ 200 m³ de sols contaminés aux hydrocarbures autour du sondage P5 (p. 124, figure 36), toutefois, le bureau d'étude indique qu'« *il n'apparaît pas nécessaire de gérer cette contamination* » mais ajoute que si, à cet endroit, « *le parking avec le revêtement en bitume [...] doit être remplacé par un parking en evergreen⁴ avec l'infiltration des eaux pluviales, la pollution concentrée doit être excavée et évacuée vers une filière adaptée (ISDND⁵ ou traitement biologique)* » (p. 127). ;
- l'absence de contamination aux hydrocarbures jusqu'à cinq mètres de profondeur à proximité de la chaufferie ;
- la compatibilité des sols des futurs jardins avec la mise en place de potagers ;
- la présence de composés organiques volatils dans les gaz du sol sous la future coque commerciale ayant vocation à accueillir la structure de petite enfance ; bien que les concentrations mesurées dans les gaz du sol ne soient pas « significatives », le bureau d'étude a estimé que l'aménagement de la structure de petite enfance justifie la réalisation d'une analyse des risques.

La MRAE rappelle la présence d'usages sensibles d'un point de vue sanitaire et recommande au porteur de projet de mettre en œuvre ces mesures de gestion et de dépollution et en particulier de fournir l'analyse des risques résiduels. Le cas échéant, la MRAE recommande d'envisager une relocalisation de la structure dédiée à la petite enfance.

4.2 Impact du projet sur les eaux pluviales et souterraines

Cet enjeu est identifié dans l'étude d'impact. Le projet va augmenter les surfaces d'espaces verts. Il va ainsi réduire l'imperméabilisation en favorisant l'infiltration des eaux de pluie et ainsi limiter les eaux de ruissellement. Il va de plus maximiser l'infiltration en prévoyant des ouvrages qui favorisent l'infiltration au regard de la nature du sol très argileuse et de la présence de remblais (p. 162) par des noues parfois associées en massifs drainants, des massifs drainant sous parking végétalisé et des canalisations de rétention de type *Tubosider*⁶ sous chaussée.

Ces ouvrages de régulation sont prévus pour un volume cumulé minimum de 413 m³, permettant un rejet au réseau d'eau pluviale à un débit régulé de 1 litre par seconde et par hectare (p. 164).

Au droit des parkings végétalisés, les traces d'hydrocarbures sont dispersées et dégradées par les micro-organismes du sol. Les eaux recueillies sur les voiries sont en revanche les plus concernées par un risque de pollution chronique ou accidentelle. Mais ces eaux passeront par des systèmes de prétraitement avant rejet dans le réseau d'assainissement. Il reste néanmoins le risque de pollution accidentel par déversement de substances polluantes directement dans les parties perméables des espaces verts. Toutefois, le risque de pollution accidentelle reste faible.

La MRAE rappelle que la nappe peut être localisée à faible profondeur et que l'étude d'impact n'évoque pas les possibles interférences du projet avec la nappe lors des travaux pouvant nécessiter des rabattements localement et des pompages également soumis à une procédure administrative au titre de la loi sur l'eau (article R. 214-1 du code de l'environnement).

4.3 Impacts du projet sur les déplacements et les pollutions associées

4.3.1. Impacts du projet sur les modes doux

Le site du projet est desservi par deux lignes de bus assurant la jonction avec la gare SNCF se trouvant à environ 1,5 km de la zone du projet (RER C, ligne N et U). Un nouveau circuit de la ligne de bus n°54 sera mis en service en 2022 au plus tard : il traversera le quartier par les rues Jean Catelas, Romain Rolland et Jean Macé (p. 152 et p. 153, figure 38).

4 Les dalles EVERGREEN® sont destinées à permettre la création de parkings engazonnés et l'infiltration naturelle des eaux pluviales.

5 Installation de stockage de déchets non dangereux.

6 Tubosider est une entreprise qui fabrique et installe des canalisations pour le stockage des eaux pluviales.

Actuellement le site comporte 819 places de stationnement extérieures pour 985 logements, soit un ratio de 0,83 places par logement. Mais en prenant en compte les 120 places sauvages, on atteint un ratio de 0,95 places par logement. Le projet prévoit 937 places formalisées (avec suppression du stationnement sauvage à l'aide de bordures hautes) pour 1 055 logements, soit 0,89 places par logement.

L'augmentation du trafic résultant des 70 logements supplémentaires n'est pas jugée significative et n'empêchera pas la fluidité de la circulation (p. 152). Toutefois, la MRAe constate que l'étude d'impact n'évoque pas les effets cumulés de la circulation générée par la ZAC Charles Renard sur les axes longeant le projet, en particulier l'avenue du Colonel Fabien.

Les voiries présentes au sein de la zone du projet seront limitées à 30 km/h (contre 50 km/h actuellement) ce qui permettra un usage partagé de la chaussée entre vélos et automobiles (p. 152). Des aménagements pour cyclistes sont actuellement présents en limite du quartier : sur le chemin des écoliers à l'est et rue Gabriel Péri au sud (p. 111, figure 32).

La MRAe pointe toutefois l'absence d'inscription explicite de cette voirie cyclable (zone 30 km/h) dans le maillage actuel et prévu sur la commune, particulièrement au regard de l'itinéraire cyclable vers le centre-ville, la gare et la ZAC Charles Renard.

Le porteur de projet prévoit de « nombreux arceaux à vélos » et des « locaux à vélo dans les immeubles ». (p 152) . Toutefois, il ne les quantifie pas et ne donne aucune précision sur la configuration, le dimensionnement et l'accessibilité des locaux.

La MRAe recommande, afin de valoriser au maximum la pratique du vélo de :
– **montrer et préciser par quels itinéraires cyclables, les habitants du quartier seront-ils reliés à la ZAC Charles Renard, au centre-ville et à la gare ;**
– **préciser la configuration, le dimensionnement et l'accessibilité des locaux vélo au sein du projet.**

4.3.2. Impacts du projet sur le bruit

Le projet de renouvellement urbain du quartier de la Fontaine Saint-Martin est localisé (partie nord-est) dans un secteur affecté par le bruit.

L'autoroute A12 et la rue Gabriel Péri sont des infrastructures de transport terrestre bruyantes classées respectivement en catégorie 1 et catégorie 3 selon l'arrêté préfectoral du 04 avril 2003 (p 108).

La zone du projet est concernée par ces infrastructures terrestres classées qui se trouvent à proximité (carte 18, p. 109).

Le maître d'ouvrage a fait réaliser un diagnostic de la qualité acoustique des bâtiments (avec mesures in situ).

Les isolements acoustiques de façades pour certains des bâtiments sont faibles (les résidences Fontaine-Saint-Martin, Romain Rolland et Decour Macé), notamment au regard des isolements acoustiques qui seraient requis pour des bâtiments de logements neufs situés au même endroit.

En outre, certaines façades sont exposées aux bruits des infrastructures, entraînant un renforcement des objectifs réglementaires sur les logements neufs (Fontaine-Saint-Martin : 31 et 32 dB).

La MRAe note que l'étude d'impact souligne que les isolements acoustiques de façades sont « relativement faible » et devront donc être améliorés pour conduire à des valeurs conforme à la réglementation (p. 134).

4.4 Impacts du projet sur le paysage et le patrimoine naturel

L'enjeu en matière de paysage est bien pris en compte par l'étude d'impact, qui rappelle que le projet est localisé dans le cône de vue de la chambre du roi du Château de Versailles (à 5 km). À ce titre, le projet est soumis à l'avis de l'architecte des bâtiments de France. Le projet est conçu afin que les nouvelles constructions n'engendrent aucune extension verticale significative de l'actuel bâti et que les extensions latérales sont réduites. La MRAe note le souci de réduire au maximum les extensions de bâti susceptibles d'impacter les vues et souligne par ailleurs le parti pris de ne pas démolir les logements existants.

L'étude d'impact indique que « *l'Architecte des bâtiments de France a déjà été consulté en amont de l'intégration des constructions neuves au programme global du projet et que le dialogue sera poursuivi jusqu'au dépôt des autorisations d'urbanisme* » (p. 128), sans toutefois expliquer ce que cette consultation a apporté au projet.

Concernant le patrimoine naturel, l'étude d'impact rappelle que « *la zone d'étude qui est occupée par des immeubles, des parkings, des pelouses de parcs et quelques plantations arborées* » (p. 94).

Le projet (p. 177) prévoit un réaménagement des espaces extérieurs qui valorise la trame arborée du quartier et apporte de nouvelles essences végétales. Un espace vert central est également programmé. Des coupes d'arbres ou de haies sont nécessaires. La MRAe relève néanmoins que sur les 337 arbres actuellement présents, 146 arbres seront abattus qui seront compensés par la plantation de 434 arbres, soit au final 625 arbres présents contre 337 actuellement (p. 171).

L'étude d'impact relève l'absence de réservoirs de biodiversité et de grandes continuités écologique au sein de la zone d'étude du projet (p. 90).

Elle fait également état d'un cortège faunistique peu diversifié et du faible intérêt des habitats naturels recensés sur et autour du site d'étude (p. 98). Elle rappelle que les principaux enjeux du site correspondent à la présence d'éléments arborés favorables à la reproduction de l'avifaune. Les impacts lors de la phase travaux sur la faune, considérés comme les plus importants (bruits, coupes d'arbres, etc.), toutefois ils sont jugés comme faibles (p. 175).

L'étude d'impact (p. 175) conclut que l'impact lors de la phase d'exploitation est positif globalement. Car au-delà de l'augmentation du nombre d'arbres, les espaces verts créés offriront, selon elle, « un lieu de refuge, de nourrissage et de reproduction pour la faune », en particulier pour l'avifaune. Des mesures sont également prévues telles que la pose de nichoirs, le réapprovisionnement des hôtels à insectes déjà présents, la gestion différenciée des espaces verts et l'absence d'utilisation de produits chimiques pour le désherbage des allées et des parkings (p. 186).

4.5 Consommation énergétique, émissions de gaz à effet de serre et îlots de chaleur

Le projet prévoit la rénovation thermique des 37 bâtiments et va augmenter la surface des espaces verts et végétaliser les places de parking situées en extérieur, y compris les 118 nouvelles.

Considérant le caractère minéral de l'actuel site, le projet, en prévoyant l'extension des espaces de pleine terre et des stationnements automobiles végétalisés, devrait faire reculer le phénomène d'îlot de chaleur en augmentant l'évapotranspiration et le maintien d'un albédo élevé. Toutefois, l'effet positif de ce phénomène aurait mérité d'être évalué.

Concernant le bilan énergétique du site, le porteur de projet rappelle que la rénovation thermique des bâtiments entreprise répond à la réglementation en vigueur, qui a pour objectif de réduire les consommations énergétiques.

L'étude d'impact compte utiliser l'énergie solaire en période estivale, et le reste de l'année elle doit être complétée par des énergies d'appoint pour garantir le chauffage et la production d'eau chaude (p. 54). L'éclairage public sera assuré en énergie basse tension (page 213).

La MRAe souligne par ailleurs que le parti pris de ne pas démolir les logements contribue positivement au bilan carbone du projet.

La MRAe recommande de réaliser le bilan énergétique du projet dans sa globalité et celui des économies d'énergie induites et d'évaluer les effets positifs du projet sur les îlots de chaleur.

5. Justification du projet retenu et variantes envisagées

L'étude d'impact présente trois variantes de projet (p. 46). Une première variante proposait un bâtiment sur la rue de l'Aérostation Maritime, distinct de ceux existants, mais vite écartée au motif que le quartier était déjà bien urbanisé et que ce bâtiment aurait exigé d'importants travaux de terrassements jugés non écologiques (p. 50).

Deux autres variantes ont été proposées, répondant à l'ambition de mixité sociale souhaitée par le porteur de projet : une proposition avec six extensions de bâtiments et une proposition avec huit extensions, intégrant chacune des murs végétalisés. Le bailleur a finalement opté pour la variante à huit extensions. Cette option permet de requalifier largement le patrimoine social (p. 50).

La MRAe note que le choix porté sur le principe de l'extension des bâtiments existants est probablement aussi le moins impactant au regard de l'enjeu paysager.

6. Information, consultation et participation du public

Le présent avis devra être joint au dossier d'enquête publique du projet.

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 ou de la participation du public par voie électronique prévue à l'article L.123-19. Ce mémoire en réponse devrait notamment préciser comment le porteur du projet envisage de tenir compte de l'avis de la MRAe, le cas échéant en modifiant son projet. Il sera transmis à la MRAe à l'adresse suivante : mrae-idf@developpement-durable.gouv.fr

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

Fait et délibéré en séance le 6 mai 2021 où étaient présents :

Éric ALONZO, Noël JOUTEUR, Jean-Jacques LAFITTE, Jean-François LANDEL,
Ruth MARQUES, François NOISSETTE, Philippe SCHMIT, président.