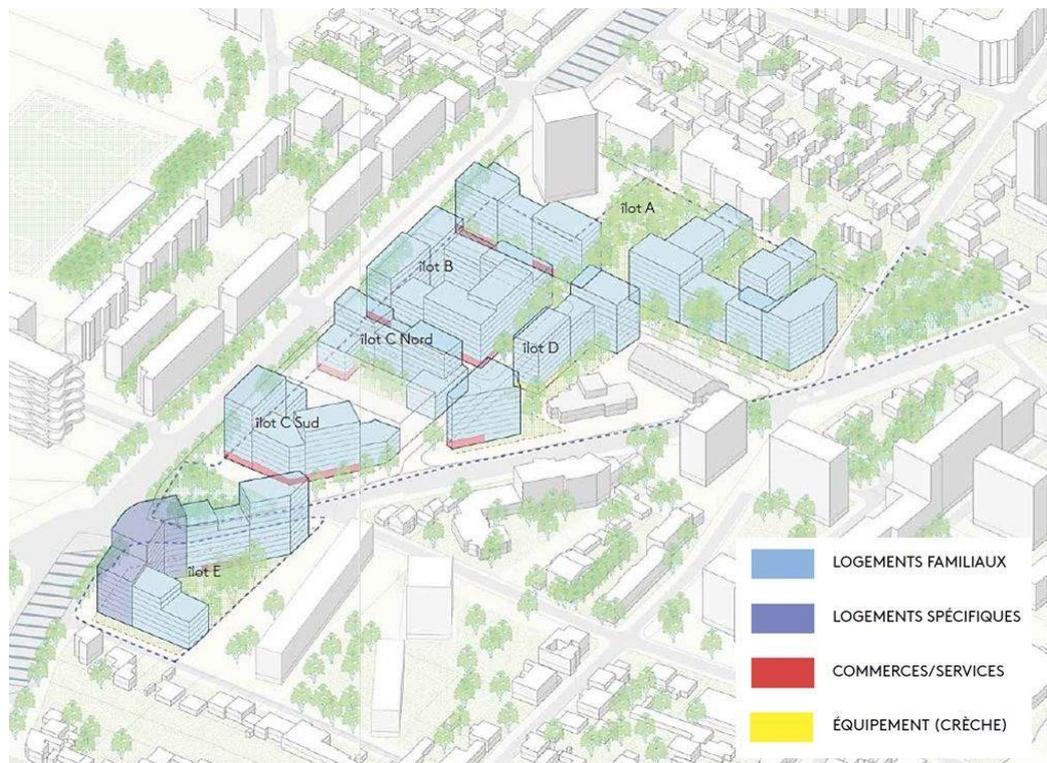
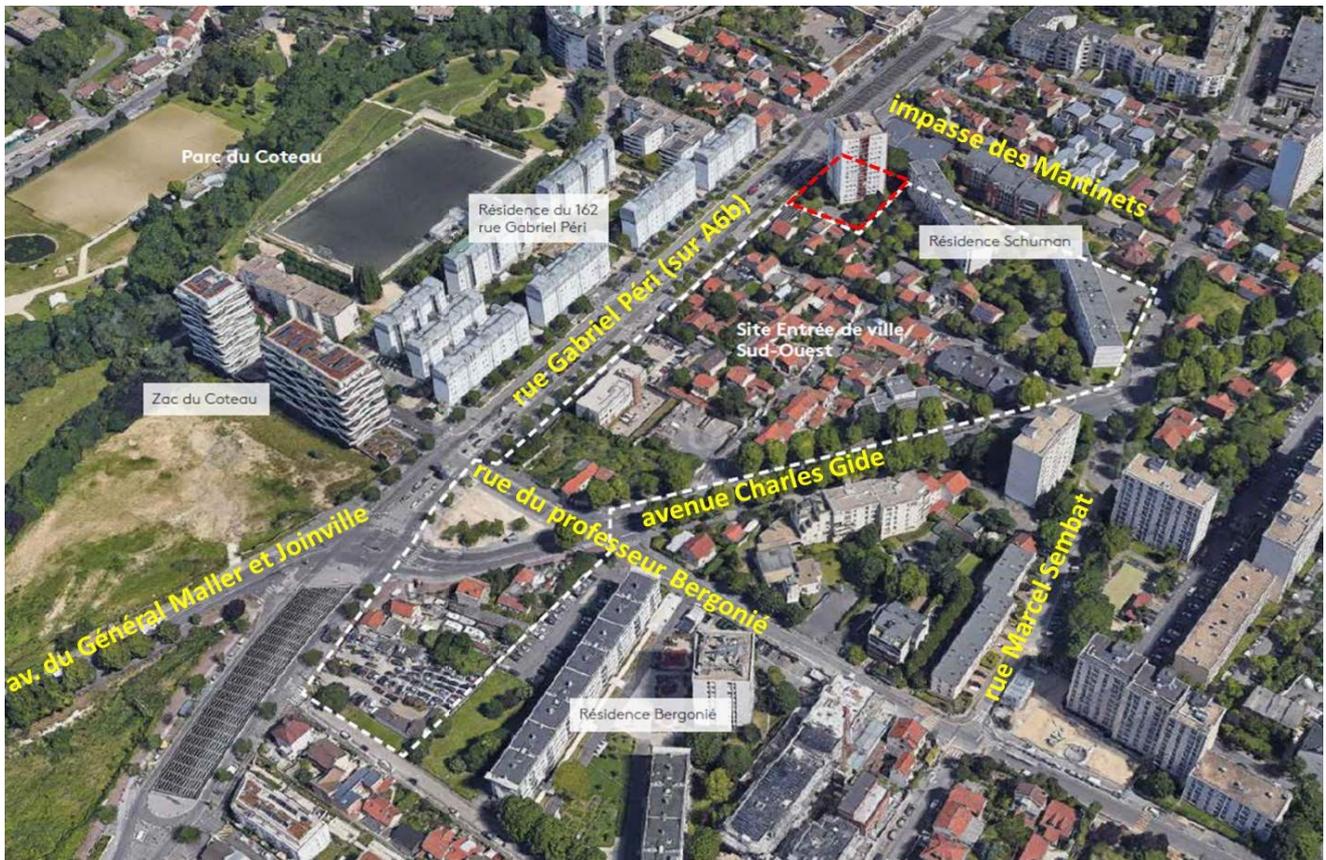




Mission régionale d'autorité environnementale
ÎLE-DE-FRANCE

**Avis délibéré
sur le projet d'aménagement du secteur Sud-Ouest
Le Kremlin-Bicêtre (Val-de-Marne)**

**N° APJIF-2025-055
du 18/06/2025**



Le secteur du projet d'aménagement à l'état initial (en haut) et projeté (dessous).
 (source : Notice de présentation du projet urbain, 2022 p. 8-9 et 26-27, ajouts MRAe).
 Une partie du projet au nord (en pointillé rouge sur la photo aérienne) ne figure pas dans ce périmètre
 datant de 2022, l'ilot E, au sud, fait l'objet du premier permis de construire.

Synthèse de l'avis

Émis dans le cadre de la demande de permis de construire d'un lot immobilier (« îlot E »), cet avis de l'Autorité environnementale concerne l'ensemble du projet d'aménagement du secteur « Sud-Ouest » (ou « Entrée de ville Sud-Ouest »), porté par la société civile de construction vente (SCCV) Kremlin-Bicêtre ; situé au Kremlin-Bicêtre dans le Val-de-Marne, il comprend cinq îlots immobiliers, l'extension de la crèche et du commissariat existants, la réhabilitation d'un immeuble, et l'aménagement d'un square.

Sur un terrain d'environ 43 000 m², situé entre la rue Gabriel Péri (au-dessus de l'autoroute A6b, couverte dans ce secteur), l'avenue Charles Gide et l'impasse des Martinets, le projet vise à démolir la quasi-totalité des maisons individuelles et immeubles du site pour construire à leur place cinq lots immobiliers mixtes de trois à quinze étages pour un total de 59 029 m² de surface de plancher¹ avec deux niveaux de sous-sol. Il inclut 576 places de stationnement automobile et des places vélos dont le nombre total n'est pas connu. Il prévoit également l'aménagement d'un square public, des espaces paysagers diversifiés et des cœurs d'îlots paysagers privés ou publics.

Relevant d'un examen au cas par cas en application de l'article R. 122-2 du code de l'environnement (rubrique 39°b du tableau annexé à cet article), il a fait l'objet d'une décision du préfet de la région d'Île-de-France n° DRIEAT-SCDD-2022-026 du 28/01/2022 concluant à la nécessité d'une évaluation environnementale.

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

- les déplacements ;
- la santé humaine : bruit et pollution de l'air ;
- le changement climatique (consommation en matériaux et ressources liée notamment aux démolitions) et l'adaptation à ses effets dans le contexte d'une densification importante du site ;
- la biodiversité.

Les démolitions prévues permettent de mettre en place un programme de logements d'une densité très supérieure à celle attendue par le Sdrif en vigueur au moment de l'étude, dans un contexte urbain qui pourtant aboutit à exposer les habitants à un bruit et à une pollution de l'air élevés. L'Autorité environnementale note tout particulièrement une justification insuffisante des démolitions prévues qui participent à augmenter les incidences négatives du projet, sans proposer de solutions alternatives de type réhabilitation. Elle recommande notamment de réaliser un bilan des émissions de gaz à effet de serre et une étude rigoureuse des incidences liées à la gestion des déchets de démolition et des terres excavées, ce qui n'a pas été fait. Enfin, dans un contexte urbain dense et d'érosion générale de la biodiversité, l'Autorité environnementale recommande de tenir compte du diagnostic réalisé sur les ruptures de la continuité écologique et de mettre en œuvre des actions correctives.

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

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

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

Sommaire

Synthèse de l'avis	3
Sommaire	4
Préambule	5
Sigles utilisés	6
Avis détaillé	7
1. Présentation du projet	7
1.1. Contexte et présentation du projet.....	7
1.2. Modalités d'association du public en amont du projet.....	9
1.3. Principaux enjeux environnementaux identifiés par l'Autorité environnementale.....	9
2. L'évaluation environnementale	9
2.1. Qualité du dossier et de la démarche d'évaluation environnementale.....	9
2.2. Articulation avec les documents de planification existants.....	10
2.3. Justification des choix retenus et solutions alternatives.....	10
3. Analyse de la prise en compte de l'environnement	11
3.1. Mobilités.....	11
3.2. Bilan carbone des constructions et impact sur le climat.....	14
3.3. Santé humaine : nuisances sonores et atmosphériques.....	16
3.4. Biodiversité.....	20
4. Suites à donner à l'avis de l'Autorité environnementale	22
ANNEXE	24
5. Liste des recommandations par ordre d'apparition dans le texte	25

Préambule

Le système européen d'évaluation environnementale des projets, plans et programmes est fondé sur la [directive 2001/42/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2001](#) relative à l'évaluation des incidences de certaines planifications sur l'environnement² et sur la [directive modifiée 2011/92/UE du Parlement européen et du Conseil du 13 décembre 2011](#) relative à l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement. Les démarches d'évaluation environnementale portées au niveau communautaire sont motivées par l'intégration des préoccupations environnementales dans les choix de développement et d'aménagement.

Conformément à ces directives un avis de l'autorité environnementale³ vise à éclairer le public, le maître d'ouvrage, les collectivités concernées et l'autorité décisionnaire sur la qualité de l'évaluation environnementale et sur la manière dont l'environnement est pris en compte dans le projet, plan ou programme.

* * *

La Mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) d'Île-de-France, autorité environnementale compétente en application de l'article R. 122-6 du code de l'environnement, a été saisie par le maire du Kremlin-Bicêtre dans le cadre de la procédure de demande de permis de construire de l'îlot E, porté par la SCCV Kremlin-Bicêtre, au sein d'un projet qui en comprend cinq. Ce présent avis porte sur le projet d'aménagement du secteur Sud-Ouest auquel appartient l'îlot E, situé au Kremlin-Bicêtre dans le Val-de-Marne, et sur son étude d'impact datée de février 2025.

Le projet est soumis à un examen au cas par cas en application de l'article R.122-2 du code de l'environnement (rubrique 39° b) du tableau annexé à cet article). Il a fait l'objet d'une décision de soumission à évaluation environnementale du préfet de la région Île-de-France n° DRIEAT-SCDD-2022-026 du 28/01/2022.

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

Conformément aux dispositions du III de l'article R. 122-7 du code de l'environnement, le préfet de département et le directeur de l'agence régionale de santé d'Île-de-France ont été consultés et ont apporté leur contribution respectivement le 26 mai 2025 et le 17 juin 2025.

L'Autorité environnementale s'est réunie le 18/06/2025. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur le projet d'aménagement du secteur Sud-Ouest au Kremlin-Bicêtre dans le Val-de-Marne.

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

Chacun des membres ayant délibéré atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans le présent avis.

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

2 L'environnement doit être compris au sens des directives communautaires sur l'évaluation environnementale. Il comprend notamment la diversité biologique, la population, la santé humaine, la faune, la flore, les sols, les eaux, l'air, les facteurs climatiques, les biens matériels, le patrimoine culturel, y compris le patrimoine architectural et archéologique, les paysages et les interactions entre ces facteurs (annexe I, point f de la directive 2001/42/CE sur l'évaluation environnementale des plans et programmes, annexe IV, point I 4 de la directive 2011/92/UE modifiée relative à l'évaluation des incidences de certains projets sur l'environnement).

3 L'article R. 122-6 du code de l'environnement, s'agissant des projets, et l'article R. 122-17 du même code ou l'article R. 104-21 du code de l'urbanisme, s'agissant des plans et programmes, précisent quelles sont les autorités environnementales compétentes. Parmi celles-ci, figurent les missions régionales d'autorité environnementale (MRAe) de l'inspection générale de l'environnement et du développement durable (Igedd), présidées par des membres de cette inspection qui disposent d'une autorité fonctionnelle sur des services des directions régionales intitulés « pôle d'appui de la MRAe » (cf art R. 122-24 du code de l'environnement)

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

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

Sigles utilisés

ACV	Analyse en cycle de vie
Anru	Agence nationale de renouvellement urbain
EPT	Établissement public territorial
EQRS	Évaluation quantitative des risques sanitaires
ER	Emplacement réservé
ERC	Éviter, réduire, compenser
EPCI	Établissement public de coopération intercommunale
EPT	Établissement public territorial
EVSO	Entrée de ville Sud-Ouest
GOSB	Grand-Orly Seine Bièvre
L _{Aeq}	Indicateur réglementaire français (notamment utilisé pour le classement sonore des infrastructures de transports). Il correspond au niveau sonore « <i>continu équivalent</i> » ou moyen, exprimé en dB(A) sur une période déterminée ou bien 6 h-18 h : L _{Aeq} jour ; 18 h-22 h : L _{Aeq} soirée ; 22 h-6 h : L _{Aeq} nuit. Le dB « (A) » est l'une des pondérations des décibels selon les fréquences auxquelles l'oreille humaine est la plus sensible.
L _{den}	Niveau sonore « <i>continu équivalent</i> » ou moyen, exprimé en dB(A) au cours de la journée en majorant le bruit produit en soirée (18-22h : + 5 dB(A)) et durant la nuit (22h-6h : +10 dB(A)) pour tenir compte de la sensibilité accrue des individus aux nuisances sonores durant ces deux périodes. Le dB « (A) » est l'une des pondérations des décibels selon les fréquences auxquelles l'oreille humaine est la plus sensible.
MRAe	Mission régionale d'Autorité environnementale
NO ₂	Dioxyde d'azote
NPNRU	Nouveau programme de renouvellement urbain
OAP	Orientation d'aménagement et de programmation
OMS	Organisation mondiale de la santé
PADD	Plan d'aménagement et de développement durable
PCAET	Plan climat air énergie territorial
PLU	Plan local d'urbanisme
PLUi	Plan local d'urbanisme intercommunal
PLS	Prêt locatif social
PM10	Particules fines en suspension dans l'air de diamètre inférieur à 10 micromètres
PM2,5	Particules fines en suspension dans l'air de diamètre inférieur à 2,5 micromètres
RE2020	Réglementation environnementale 2020
RNT	Résumé non technique
SCCV	société civile de construction vente
SDP	Surface de plancher
Sdrif (e)	Schéma directeur régional d'Île-de-France (dit environnemental)
SRCAE	Schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie
SRCE	Schéma régional de cohérence écologique
SRHH	Schéma régional de l'hébergement et de l'habitat

Avis détaillé

1. Présentation du projet

1.1. Contexte et présentation du projet

■ Contexte

Le Kremlin-Bicêtre accueille environ 24 380 habitants (Insee 2021) et s'étend sur près de 154 ha (t.1, p. 11⁴). La commune fait partie depuis 2016 du territoire du Grand-Orly Seine Bièvre (GOSB) (anciennement Communauté d'agglomération de Val de Bièvre⁵), établissement public territorial (EPT) de la Métropole du Grand Paris.

Le projet, d'une superficie d'environ 4,3 ha, est situé en entrée au sud-ouest de la commune. Il est situé le long deux axes routiers majeurs : au nord-ouest, en limite communale, la rue Gabriel Péri (au-dessus de l'autoroute A6b, couverte dans ce secteur) et au sud, l'avenue Charles Gide. Au nord-est, il est limité par l'impasse des Martinets. Il inclut une partie du quartier prioritaire « Péri-Schumann-Bergonié » du programme national de rénovation urbaine (NPNRU), ce qui permet le financement d'une partie de l'opération par l'Agence nationale de rénovation urbaine (Anru) (t. 1, p. 12).

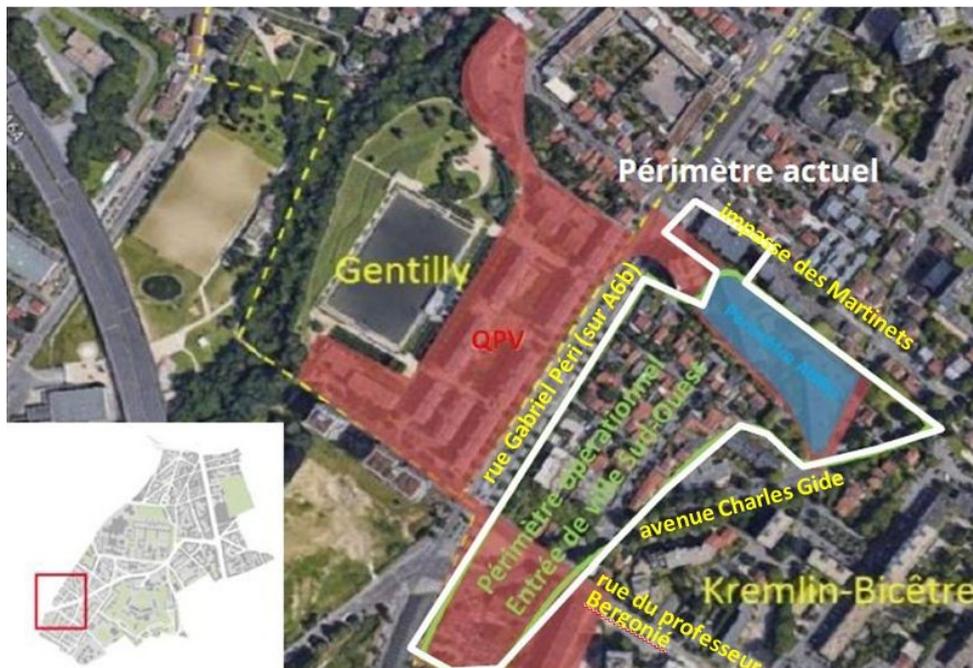


Illustration 1 : L'encart en bas, à gauche, représente le secteur du projet, localisé par un rectangle rouge sur le plan de la commune. Sur la photo aérienne, le périmètre actuel du projet « Entrée de ville Sud-Ouest » est indiqué en blanc (le précédent, presque identique, est indiqué en vert, seul s'est ajouté le rectangle nord). Le quartier prioritaire « Péri-Schumann-Bergonié » du NPNRU, à cheval sur Gentilly et Le Kremlin-Bicêtre, est indiqué par un aplat rose orangé (étude d'impact, t. 1, p. 13, le nom des rues a été ajouté par la MRAe).

Le périmètre actuel du projet inclut des pavillons, trois ensembles de logements collectifs sociaux, un commissariat et une crèche. Depuis juin 2024, la station « Le Kremlin-Bicêtre » de la ligne 14 du Grand Paris Express, à environ 300 m du nord du projet, dessert le secteur (t. 1, p. 13 et 16).

4 Sauf mention contraire, les numéros de pages figurant dans le corps du présent avis renvoient aux trois tomes (t.) qui composent l'étude d'impact. Le numéro de page correspond à celui du fichier version pdf.

5 Constitué de sept communes : Arcueil, Cachan, Fresnes, Gentilly, L'Haÿ-les-Roses, Le Kremlin-Bicêtre et Villejuif

■ Le projet

Le projet est une opération d'aménagement comprenant cinq lots (cf illustration 3). L'Autorité environnementale rappelle que bien que l'étude d'impact ait été réalisée dans le cadre de la demande de permis de construire de l'opération portant sur le lot E situé à l'extrême sud, la dénomination de « projet » à laquelle se réfère l'avis concerne l'intégralité de l'aménagement prévu et comprend par conséquent l'ensemble des lots.

Les objectifs du projet, d'après le pétitionnaire, sont de :

- « contribuer à l'effort régional de logement ;
- aménager un quartier vivant et multifonctionnel mixant logements, activités de commerces et de services le tout dans un environnement sûr et agréable ;
- inscrire le projet dans la transition énergétique et écologique ;
- favoriser les mobilités durables ;
- ancrer le projet dans le territoire ;
- inscrire le nouveau quartier dans le grand projet de renouvellement urbain (NPNRU) et de cohésion sociale de l'ANRU » (t. 1, p. 17).

Le pétitionnaire indique que « le projet s'inscrira dans la démarche de labellisation ÉcoQuartier » (t. 1, p. 22).

Le projet compte jusqu'à quinze étages et sa programmation prévisionnelle prévoit :

- 1 029 logements (59 029 m² de SDP⁶), dont 636 logements en accession libre, 130 logements étudiants, 162 logements locatifs sociaux (LLS), 24 logements de l'association foncière logement (AFL) et 77 logements en bail réel solidaire (BRS). Le nombre de logements par îlot de A à E est respectivement de : 274, 169, 182, 109 et 295, dont 130 étudiants (t. 1, p. 27 et t. 2, p. 3) ;
- dix cellules commerciales⁷ et d'activité (2 405 m² de SDP) (t. 1, p. 27) ;
- l'extension de la crèche départementale au rez-de-chaussée du lot D, sous réserve de l'accord du Département (230 m² de SDP) (t. 1, p. 27) ;
- l'extension du commissariat (2 405 m² de SDP) (t. 1, p. 27) ;
- la réhabilitation d'un bâtiment existant sur l'îlot A Nord pour un usage de tiers-lieu qui a « vocation à accompagner et animer l'espace vert pédagogique attenant » (t. 1, p. 30) ;
- l'aménagement du square Sembat et du parvis Malleret-Joinville (t. 1, p. 39 et 40) ;
- 576 places de stationnement automobile souterrain sur deux niveaux de sous-sol, leur nombre par îlot de A à E est respectivement de : 171, 107, 115, 69 et 131 (t. 2, p. 25) ;
- pour l'îlot E : 371 emplacements vélos (sur 548,54 m² de SDP), 120 au sous-sol et 251 au rez-de-chaussée ; le nombre n'est pas indiqué pour l'ensemble du projet.

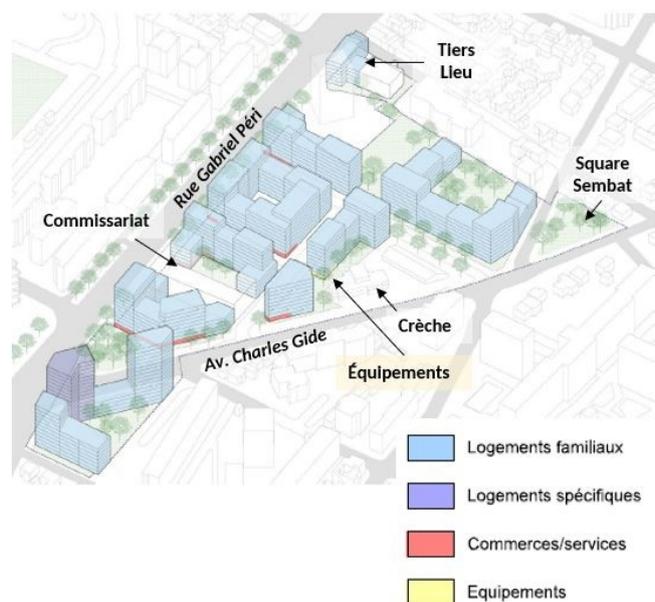


Illustration 2 : Le projet d'aménagement (étude d'impact, t. 1, p. 15 et 20). À gauche : les cinq lots du secteur (péri-mètres en noir) dont le lot E au sud), à droite : les programmes prévus (légendes ajoutées par la MRAe).

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

Il est indiqué à ce sujet que « les habitants du quartier ont [...] été consultés à plusieurs reprises sur le projet de renouvellement » et que « leur participation a été relativement faible ». Des moyens ont été « mis en place : information, consultation, concertation, co-construction » et « deux Conseils Citoyens, [...] ont été constitués. Une liste de volontaires a été réalisée à la suite de deux réunions publiques (6 et 8 juin 2016). En outre, un collège d'acteurs locaux a également été constitué pour chaque conseil citoyen [...]. Le projet de renouvellement urbain de l'Entrée de ville sud-ouest a été présenté aux Conseils de quartier de la ville en novembre/décembre 2018 ». « La concertation a été poursuivie à l'étape suivante de l'élaboration de la convention ANRU pour permettre de présenter l'état d'avancement des études et du projet aux habitants, recueillir leurs avis et préconisations et les faire contribuer à certains choix (usages des espaces publics par exemple) ». Le pétitionnaire poursuit avec la liste des actions de concertation jusqu'en 2024 et prévues en 2025 (t. 1, p. 8 et suivantes).

L'Autorité environnementale note que le résultat concret de ces réunions n'est pas présenté alors qu'il aurait été intéressant de connaître les avis et contributions des citoyens concernés et les évolutions du projet consécutives à ces contributions.

1.3. Principaux enjeux environnementaux identifiés par l'Autorité environnementale

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

- les déplacements ;
- la santé humaine : bruit et pollution de l'air ;
- le changement climatique (consommation en matériaux et ressources liée notamment aux démolitions) et l'adaptation à ses effets dans le contexte d'une densification importante du site ;
- la biodiversité.

2. L'évaluation environnementale

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

L'intégration de l'historique dans la description du projet ne contribue pas à la lisibilité du dossier qui n'expose pas clairement son état actuel. L'évolution du projet aurait dû être clairement séparée de la description.

De plus, la description du projet n'est pas aboutie, par exemple, le détail des surfaces de plancher des lots A à D n'est pas indiqué, pas plus que le nombre de stationnements vélos. Les aménagements pour le développement des mobilités actives sont esquissés mais non définis : « parcours piéton à développer » (t. 2, p. 30), les modifications éventuelles des voiries ne sont pas définitives « au regard des résultats des simulations dynamiques concernant le réaménagement du carrefour Malleret Joinville, différentes pistes d'optimisation complémentaire seront à étudier ultérieurement » (t. 2, p. 23). D'autres études incomplètes rendent impossible l'évaluation des incidences du projet sur l'environnement, notamment celles permettant d'étayer le choix des démolitions, développé notamment dans la partie « 3.2 Bilan carbone ».

Certaines parties du projet sont difficiles-à localiser, comme, par exemple, l'extension de la crèche⁸. Il en est de même pour le square Sembat⁹ (cf. localisation par la MRAe dans l'illustration 3). Certaines mises à jour de l'étude d'impact n'ont pas été réalisées après les modifications récentes du projet. L'étude mentionne par exemple : « l'îlot E, initialement prévu en phase 4, pourrait être un des premiers îlots à démarrer compte tenu

8 Il faut coupler deux informations pour localiser l'extension : un tableau avec un intitulé « type : équipement » et l'axonométrie où le jaune « équipement » n'est pas aisé à repérer (t. 1, p. 27 et 29).

9 Mentionné mais non localisé dans la partie « descriptif », excepté sur l'illustration de la page 15, mais dont la légende n'est pas lisible.

d'une maîtrise foncière qui s'est accélérée sur cet îlot », mais l'illustration qui suit (« plan de phasage ») qui suit indique que cet îlot est toujours prévu en phase 4 (t. 1, p. 35-36).

Le commissariat a déjà été en partie démolit. Or comme ces démolitions sont nécessaires aux phases ultérieures, leurs conséquences auraient dû être analysées dès cette phase dans l'étude d'impact. L'évaluation environnementale doit être réalisée dans le cadre de la première autorisation du projet, y compris s'il s'agit d'un permis de démolir. Dans le cas contraire, la démarche d'évaluation environnementale ne respecte pas l'article L. 122-1 III du code de l'environnement) qui prévoit que « lorsqu'un projet est constitué de plusieurs travaux, installations, ouvrages ou autres interventions dans le milieu naturel ou le paysage, il doit être appréhendé dans son ensemble, y compris en cas de fractionnement dans le temps et dans l'espace et en cas de multiplicité de maîtres d'ouvrage, afin que ses incidences sur l'environnement soient évaluées dans leur globalité ».

Enfin, les mesures d'évitement des incidences sont absentes ou mal définies, par exemple dans les solutions de substitution, et les mesures de réduction de ces incidences sont trop souvent celles relevant de la réglementation en vigueur. Or l'Autorité environnementale rappelle que le simple respect de la loi ne constitue pas une mesure de réduction.

2.2. Articulation avec les documents de planification existants

Le schéma directeur régional « Île-de-France 2030 » (Sdrif 2030) applicable au moment de la réalisation de l'étude a été adopté par le Conseil régional en octobre 2013, approuvé par l'État et publié au Journal officiel en décembre 2013. Le périmètre de projet se trouve en quartier à densifier à proximité d'une gare qui prévoit, à l'échelle de la ville, à une augmentation de la densité entre 2013 et 2030 de 15 %. Le Sdrif dit environnemental (ou Sdrif-e) est désormais en vigueur et par conséquent applicable.

Le document d'urbanisme en vigueur est le plan local d'urbanisme (PLU) de la commune du Kremlin-Bicêtre dont la dernière procédure a été approuvée le 17/12/2015. Le projet correspond au périmètre de l'orientation d'aménagement et de programmation (OAP) n° 1 « la requalification de l'entrée de ville sud-ouest en nouveau quartier durable » avec une petite extension au nord en plus. Cette OAP prévoit une densification (cf. le paragraphe « 2.3. Justification des choix »).

L'Autorité environnementale note que le projet n'est pas analysé au regard du plan local d'urbanisme intercommunal (PLUi) de l'établissement public territorial (EPT) Grand-Orly Seine Bièvre (GOSB) pourtant sur le point d'être approuvé, qui fixe les orientations stratégiques en matière d'aménagement et de mobilité pour les 24 communes du territoire, dont Le Kremlin-Bicêtre ainsi que les politiques publiques telles que le plan climat air énergie territorial et le plan vélo intercommunal.

2.3. Justification des choix retenus et solutions alternatives

■ Nombre d'habitants attendus

Le pétitionnaire indique que « Dans le cadre de la révision du PLU en 2015, une OAP a ainsi été définie avec un objectif de densification pour répondre à la demande réglementaire en logements. Le renouvellement urbain de l'entrée sud-ouest de Kremlin-Bicêtre répond aux exigences de l'État » (t. 2, p. 4). Les valeurs estimées en nombre d'habitants et de logements au sein du projet sont indiquées : « le quartier devrait accueillir environ 1 950 nouveaux habitants (en comptant un seul habitant pour les logements spécifiques). Toutefois, le projet prévoit la démolition d'environ 172 logements, la production nette de logement est donc d'environ 857 logements, soit près de 1 600 habitants supplémentaires. Aujourd'hui, sont dénombrés environ 388 habitants (275 habitants dans la cité Schumann, 113 habitants dans les pavillons), le projet représentera donc une hausse de 24 % » (t. 2 p. 4). Pour l'Autorité environnementale, ce calcul est erroné car le passage de 388 à 1 950 habitants et de 172 à 1 029 logements sur un site de 4,3 ha, soit de 9 023 à 45 349 habitants/km² et de 63,26 à 239,30 logements/hectare, représente une augmentation au km² de 403 % pour les habitants et de 278 % pour les logements à l'hectare.

Il est indiqué par ailleurs que « la croissance qu'a connue la commune jusque dans les années 2000 s'est nettement atténuée et connaît même des baisses après cette période. La population de la commune est de 24 380 habitants (Insee 2021), ce qui représente une baisse de 1 220 habitants en 6 ans » (t. 1, p. 47).

La justification d'une telle densification, au demeurant très supérieure à celle que prévoit le Sdrif, n'est pas étayée dans un contexte de baisse démographique.

Le schéma régional de l'hébergement et de l'habitat (SRHH) cible un objectif de 5 395 logements par an pour l'EPT GOSB¹⁰. Le pétitionnaire ne mentionne pas ce schéma ou la façon dont il a été pris en compte.

En ce qui concerne les autres projets au titre des incidences cumulées, le pétitionnaire les décrit et indique que d'autres logements sont réalisés (t. 3, p. 3 et suivantes). L'Autorité environnementale note néanmoins l'absence de réflexion sur la façon dont le projet s'intègre dans la planification démographique en considérant l'ensemble des logements et hébergements supplémentaires.

(1) L'Autorité environnementale recommande de justifier la densité de logements et d'habitants du projet au regard des tendances démographiques constatées et des incidences pour la santé humaine : nuisances sonores et qualité de l'air.

■ Solutions de substitution raisonnables

L'étude d'impact évoque les différents scénarios étudiés au cours de l'évolution du projet, mais cette partie est confuse : de nombreuses modifications ont été réalisées à partir du scénario 3 retenu, et le projet final comprend davantage de logements que ceux des scénarios non retenus (t. 3, p. 16).

D'autre part, la réhabilitation n'est pas une solution envisagée, alors que les incidences des démolitions en termes de déchets et de gestion des terres excavées ne sont pas évaluées (voir le paragraphe « 3.2 Bilan carbone »). La seule justification est la vétusté : « le site se caractérise par un parc bâti globalement peu performant et très énergivore. La présence de plusieurs bâtiments anciens et mal isolés, est propice aux déperditions énergétiques » (t. 1, p. 44).

(2) L'Autorité environnementale recommande de réaliser, à partir d'un scénario de densité, une comparaison entre différentes variantes du projet, après avoir évalué correctement et intégralement ses incidences, pour mettre en évidence le choix d'une variante au regard de ses incidences sur l'environnement et la santé humaine.

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

3.1. Mobilités

■ État initial

À l'état initial, le pétitionnaire indique que malgré une bonne desserte en transport en commun, la circulation automobile est très présente sur le site du projet et à proximité, et indique que le potentiel de développement des mobilités actives est fort (résumé non technique, p. 15).

L'illustration 3 à gauche montre le réseau viaire : « l'autoroute A6B et la départementale D126b [rue Gabriel Péri qui recouvre l'autoroute] permettant l'accès au boulevard périphérique et à Paris ; la D154 [avenue Charles Gide] assurant la liaison entre l'ouest et l'est de la commune [et] des axes routiers secondaires [qui] viennent compléter l'accessibilité au site » (t. 1 p. 59).

10 https://www.drihl.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/srhh_2024-2030.pdf, p. 24



Les deux cartes ne sont pas à la même échelle

Illustration 3 : Réseau viaire, lignes de bus et emplacements des stations de métro. À gauche, le site projet est discrètement entouré en rouge (étude d'impact, t. 1, p 59 et 70).

L'illustration 3, à droite, montre les trois lignes de bus qui passent rue Gabriel Péri et avenue Charles Gide à proximité du projet, dont la fréquence est de dix à quinze minutes en heures de pointe, ainsi que la navette Valouette « V6 » qui fait partie du « réseau de bus gratuits mis en place par le territoire Grand Orly Seine Bièvre »¹¹ dont la fréquence est de quarante minutes. L'emplacement des deux stations de métro est indiqué ; celle de la ligne 14 « Kremlin-Bicêtre Hôpital » a été mise en service en juin 2024 (t. 1 p. 70-71).

En ce qui concerne les voies cyclables, il existe « une piste séparée de la circulation le long de la rue Gabriel Péri et uniquement une bande cyclable au niveau de l'avenue Charles Gide ».

Le pétitionnaire indique la présence du « projet communal de Ruban Vert qui a pour but de relier la ville et ses différents quartiers à travers un axe structurant et un réseau d'espaces verts jusqu'à Paris et Arcueil » qui fait l'objet de l'OAP n° 5 du PLU¹², et qui figure également dans le projet d'aménagement et de développement durables (PADD), voir l'illustration 4. Le pétitionnaire indique par ailleurs que l'automobile « très présente [...] ne facilite pas les déplacements vélos et piétons dans le site » (t. 1, p. 71-72).

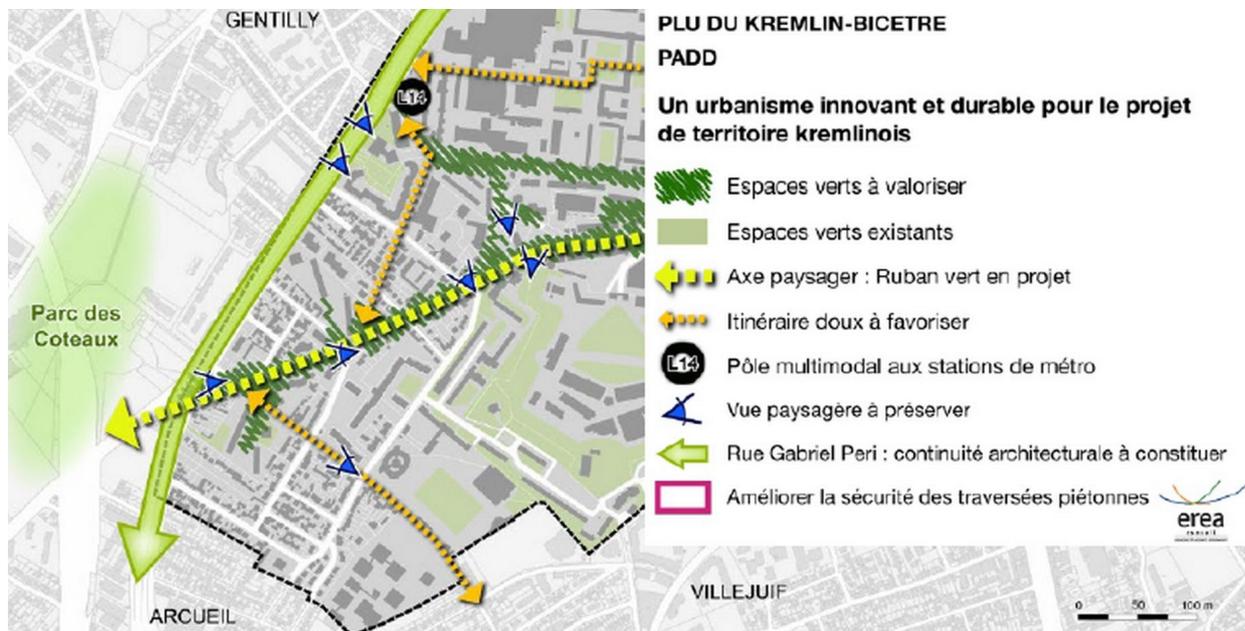


Illustration 4 : Extrait du PADD montrant le ruban vert (pointillés jaunes) qui longe le site du projet (étude d'impact, t. 1, p. 104).

11 [Site de la ville du Kremlin-Bicêtre.](#)

12 PLU de la commune du Kremlin-Bicêtre - [OAP](#)

■ Incidences liées au projet

Le pétitionnaire indique que « la conception des espaces publics du quartier favorisera les itinéraires en intermodalité modes doux/transports en commun puisqu'ils garantiront le confort des modes doux (notamment par de larges espaces dédiés sur la chaussée) » (t. 2, p. 19). « Les parcours piétons seront à développer pour la traversée des cœurs d'îlots, en particulier le chemin des écoliers jusqu'au groupe scolaire Benoît Malon et les liaisons piétonnes vers le futur pôle gare. La pratique des modes doux sera par ailleurs encouragée par l'installation de stationnement vélos dans l'espace public. L'accessibilité cyclable également renforcée par deux itinéraires cyclables projetés qui longeront le site sur la rue Sembat pour relier le futur Pôle Gare et sur la rue du Professeur Bergonié afin d'assurer une desserte Est-Ouest » (t. 2, p. 30).

L'Autorité environnementale note que le nombre et la surface de plancher des emplacements vélos ne sont donnés que pour l'îlot E (voir la description du projet). Ces emplacements, pour l'îlot E, sont simplement conformes à l'arrêté du 30 juin 2022 relatif à la sécurisation des infrastructures de stationnement des vélos dans les bâtiments, alors que le projet a pour ambition de favoriser les mobilités actives. L'Autorité environnementale considère qu'une surface moyenne de 2 m² par vélo (dégagement inclus) est requise pour assurer un stationnement dans de bonnes conditions.

L'Autorité environnementale souligne que les objectifs du PADD sur « la réduction de l'usage de la voiture, le développement des transports collectifs, l'intermodalité autour de la future gare "Kremlin-Bicêtre Hôpital" (ligne 14 du Grand Paris Express), ainsi que l'aménagement d'espaces publics favorables à la marche et au vélo », ne sont pas traduits par des mesures concrètes.

(3) L'Autorité environnementale recommande de :

- compléter et renforcer le programme d'actions en précisant celles relatives aux mobilités actives, avec le détail des rues concernées par les aménagements et le nombre et les emplacements des stationnements vélos ;
- au sein des emprises privées, prévoir des stationnements vélo facilement accessibles et dimensionnés de manière à inciter à leur usage.

Le trafic est étudié en tenant compte des projets à proximité et il est indiqué dans l'étude « en heure de pointe du matin, par rapport au scénario fil de l'eau à l'horizon 2030, le trafic à l'horizon 2030 avec le projet des scénarios d'aménagement de voiries se dégrade fortement en particulier sur la rue du Professeur Bergonié, et sur le barreau sud de l'avenue Charles Gide. Une légère dégradation du trafic est également visible rue Gabriel Péri sur la partie au sud du secteur de projet ». Il en est de même le soir, à l'exception d'améliorations rue Gabriel Péri (t. 2, p. 21).

L'Autorité environnementale souligne que l'étude d'impact ne contient pas d'informations détaillées sur les surfaces de plancher occupées par les différents types de logements, permettant d'évaluer le nombre de stationnements automobiles imposé par le PLU (celui-ci n'oblige pas de création de stationnement automobile pour tous les types¹³). Seul le permis de construire apporte ces informations et seulement pour l'îlot E. Dans la mesure où sa surface de plancher est de 9 199 m² (hors résidence étudiante), le PLU n'impose à cet îlot que de 92 places de stationnement automobile. Pourtant, le pétitionnaire en prévoit 131, soit 39 de plus (PC4, p. 10). Dans un contexte de pollution atmosphérique et de nuisances sonores, l'Autorité environnementale souligne que la quantité de places de stationnement automobile créées ne traduit pas une ambition suffisante en termes de report modal sur les mobilités actives.

(4) L'Autorité environnementale recommande de ;

- justifier le choix d'augmenter, dans l'îlot E, le nombre de places de stationnement automobile par rapport aux exigences du PLU et préciser le nombre places prévues dans les autres îlots ;
- augmenter significativement le nombre de places de stationnement pour les vélos dans les bâtiments et dans les espaces publics (commerces, parc) afin d'encourager les modalités actives et d'aligner le projet avec les objectifs de développement durable et de réduction de l'empreinte carbone.

13 [Règlement](#) du PLU du Kremlin-Bicêtre, p. 83.

3.2. Bilan carbone des constructions et impact sur le climat

Le pétitionnaire note que la mutabilité potentielle des bâtiments est rendue possible par « une structure poteau-dalle permettant une plus grande modularité et flexibilité » (t. 1, p. 25). L'Autorité environnementale souligne que ce système structurel n'est pourtant que trop rarement mis en œuvre dans la construction de nouveaux bâtiments à usage d'habitation.

En revanche, « le projet d'aménagement de l'entrée de ville sud-ouest est caractérisé par une démolition quasi intégrale du quartier avant sa reconstruction. Seuls la crèche et la copropriété au nord-ouest à côté de celle-ci seront conservées sur le site ». « L'ensemble des démolitions représente environ 14 700 tonnes de déchets à gérer » et il est précisé « que la valorisation in situ sera également étudiée selon les conclusions du diagnostic » (t. 1, p. 43).



Illustration 5 : « Quelques éléments bâtis conservés dans le projet ». À défaut de légende, on suppose qu'il s'agit des bâtiments en rouge – leur parcelle étant indiquée par des hachures rouges (étude d'impact, t. 1, p. 43).

L'Autorité environnementale rappelle que le choix des importantes démolitions n'est pas justifié par la production d'études détaillées sur le potentiel de réutilisation total ou partiel de chaque bâtiment voué à la démolition (Cf paragraphe « 2.3 Justification des choix retenus et solutions alternatives »). Pourtant, ce choix a un impact sur le bilan carbone, que la réglementation RE 2020¹⁴ encadre sur certains aspects. Cette réglementation répond à trois enjeux majeurs dont l'un est la diminution de l'impact carbone, et introduit une obligation de calcul des incidences environnementales du bâtiment en faisant une analyse du cycle de vie (ACV) des matériaux.

L'impact sur le changement climatique d'une nouvelle construction s'évalue par deux indicateurs : Ic énergie¹⁵ et Ic construction^{16,17}, dont la valeur maximale est réglementée. Pour un bâtiment dont l'usage est mixte, le

14 <https://www.legifrance.gouv.fr/codes/id/LEGISCTA000043886688/2022-01-01>.

15 Ic énergie : évalue l'impact sur le changement climatique de la consommation des énergies pendant l'utilisation du bâtiment sur toute sa durée de vie, soit cinquante ans (impact mesuré en kg de CO₂ équivalent émis dans l'environnement par m²).

16 Ic construction : évalue l'impact sur le changement climatique des produits de construction et équipements et de leur mise en œuvre lors du chantier (impact mesuré en kg d'équivalent CO₂ émis dans l'environnement par m²).

17 Les autres composants : Ic énergie et Ic eau, ne représentant souvent à eux deux que 10 % des impacts totaux d'un projet (Source : Guide RE 2020 - Janvier 2024)

calcul se fait au prorata des surfaces. Le tableau en illustration 6 présente les valeurs maximales autorisées à différentes échéances pour des logements collectifs.

Indicateurs (kgCO ₂ éq/m ²)	Valeur maximale de l'indicateur de...		
	2025 à 2027	2028 à 2031	Après 2031
Ic énergie	260 ou 320*	260	260
	*si raccordement à un réseau de chaleur		
Ic construction	650	580	490

Illustration 6 : Valeurs maximales des indicateurs d'impact sur le changement climatique pour des logements collectifs (Tableau réalisé par la MRAe d'après la réglementation RE2020). Le pétitionnaire n'indique pas les valeurs attendues pour le projet dans l'étude d'impact.

Le pétitionnaire a produit l'attestation obligatoire par laquelle il s'engage à respecter les valeurs maximales de ces indicateurs (PC16) mais les éléments de calculs ne figurent pas dans l'étude d'impact.

Le seul élément en lien avec l'indicateur « construction » concerne le réemploi des déchets ; le pétitionnaire indique un « objectif de 70 % de valorisation matière des déchets du BTP (construction et démolition) » (t. 1, p. 44). L'Autorité environnementale note que cela ne correspond qu'à la réglementation¹⁸.

En ce qui concerne l'indicateur « énergie », le pétitionnaire indique que « les bâtiments prévus à la construction viseront un niveau de performance au minimum conforme à la réglementation thermique en vigueur » et que la connexion « à un réseau de chaleur ayant recours à la géothermie » est le scénario privilégié. Il indique également que « des études sont mises en œuvre avec le SIPPAREC pour la création d'un puits de géothermie sur la commune du Kremlin-Bicêtre. Le quartier EVSO [entrée de ville Sud-Ouest] sera relié au réseau de géothermie après les premières livraisons de logements (adaptabilité des immeubles qui seront déjà livrés est prévue) » (t. 1, p. 44).

L'Autorité environnementale note que la décision n° DRIEAT-SCDD-2024-112 du 15 juillet 2024¹⁹ a conclu que le projet de géothermie nécessitait une évaluation environnementale ; l'étude d'impact n'a pas encore été transmise.

L'EPT GOSB s'est doté d'un plan climat air énergie territorial (PCAET) non approuvé, arrêté²⁰ en mai 2025, qui n'est pas évoqué par le pétitionnaire. Or, ce plan indique que « les réductions des émissions de gaz à effet de serre sont globalement insuffisantes pour atteindre les trajectoires de réduction nationales à l'horizon 2050 » et que cela implique « un nécessaire effort de réduction soutenue, avec un rythme annuel [...] d'environ 100 ktCO₂e de façon à atteindre la neutralité carbone à l'horizon 2050 ». Le PCAET précise que deux secteurs prioritaires sont identifiés pour porter les efforts de réduction : le transport et le bâtiment²¹ qui constituent les secteurs les plus émetteurs.

Par ailleurs, au sujet du recyclage des terres, le pétitionnaire mentionne « le réemploi des terres non polluées en remblais à l'échelle du site ou au sein d'autres opérations », mais seulement « dans la mesure du possible » (t. 1, p. 42). Pour l'Autorité environnementale, le pétitionnaire aurait dû prévoir en amont un diagnostic et un plan pour le réemploi des terres excavées²², afin d'évaluer les incidences de cette gestion des terres excavées sur l'environnement.

18 Conformément à la directive 2008/98/CE, au moins 70 % en poids des déchets de construction et de démolition doivent être valorisés. Code de l'environnement, L. 541-1 et suivants.

19 <https://www.drieat.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/drieat-scdd-2024-112.pdf>

20 Les termes « arrêté » et « approuvé » désignent deux étapes du processus de validation. Seule la version approuvée devient réglementaire.

21 [Plan climat air énergie, version pré-arret](#), mai 2025, p. 15.

22 Le bassin parisien fait l'objet depuis 2016 d'un projet du BRGM dédié à faciliter le réemploi des terres de chantier : [GeoBaPa](#).

(5) L'Autorité environnementale recommande de :

- produire une analyse approfondie des caractéristiques et de l'état des bâtiments existants appelés à être démolis en démontrant la nécessité de leur démolition, plutôt que leur réhabilitation ou transformation ;
- réaliser un bilan carbone de l'ensemble du projet d'aménagement et rechercher des mesures d'évitement et de réduction, voire de compensation de l'impact carbone du projet afin de le rendre compatible avec le PCAET de GOSB
- présenter un diagnostic complet et un plan pour le réemploi des terres excavées.

3.3. Santé humaine : nuisances sonores et atmosphériques

■ Nuisances sonores

Dans le secteur d'étude, il existe plusieurs voies bruyantes recensées dans l'arrêté préfectoral du 18 septembre 2000 portant sur le classement des infrastructures de transports terrestres²³ et l'isolement acoustique des bâtiments d'habitation dans les secteurs affectés par le bruit (t. 1, p. 77). Il est rappelé que l'augmentation estimée de la population dans le cadre du projet est estimée à environ 1 600 habitants.

Une étude acoustique a été réalisée (Annexe « E acoustique-ETUDEA~1 »). Les résultats de la modélisation de l'état initial correspondent globalement à la cartographie de Bruitparif (voir l'illustration 7). Le pétitionnaire indique « de manière générale, les zones proches des axes routiers sont plutôt bruyantes et les secteurs en retrait de ses sources de bruit sont d'ambiance sonore calme » (t. 1, p. 82).

L'Autorité environnementale souligne le manque de rigueur de cette conclusion qui élude le fait que les zones actuellement bruyantes dépassent les seuils réglementaires de 68 et 62 dB(A) respectivement en Lden et Ln.

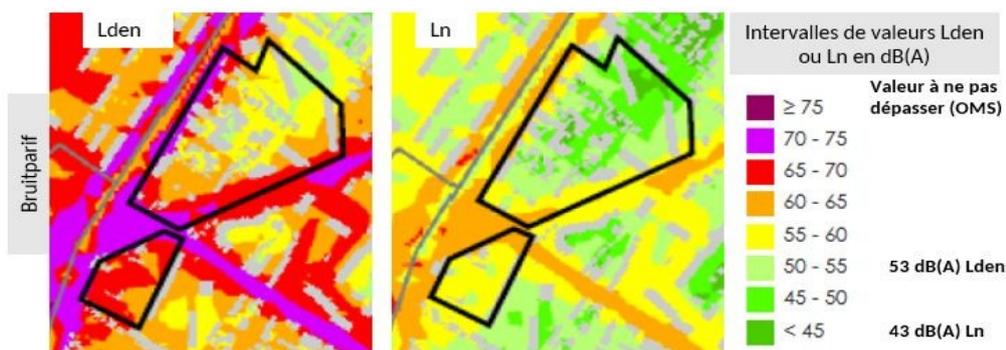


Illustration 7 : Cartes du bruit routier (étude d'impact, t. 1, p. 79). L'Autorité environnementale a ajouté à droite de la légende les niveaux à ne pas dépasser selon l'OMS : 53 dB(A) Lden et 43 dB(A) Ln. Les futurs habitants seront exposés à des nuisances sonores importantes, notamment ceux de l'îlot E situé au Sud, au croisement de la rue Gabriel Péri et de l'avenue Charles Gide.

Les niveaux actuels sont donc par endroits supérieurs au plafond réglementaire.

Dans un souci de protection de la santé humaine, l'Autorité environnementale préconise de se référer aux niveaux retenus par l'Organisation mondiale de la santé (OMS), qui constitue la référence en matière de santé humaine, niveaux au-delà desquels le bruit a un effet néfaste sur la santé. Pour le bruit routier, ces valeurs sont de 53 dB(A) Lden²⁴ et 45 dB(A) Ln. Seules de petites zones peuvent être considérées comme « calmes ».

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

24 Niveau sonore moyen pondéré pour une journée divisée en 12 heures de jour, en 4 heures de soirée avec une majoration de 5 dB et en 8 heures de nuit avec une majoration de 10 dB (day-evening-night). Ces majorations sont représentatives de la gêne ressentie dans ces périodes (source : bruitparif.fr).

Le pétitionnaire indique que « le scénario retenu est celui combinant la reconfiguration du carrefour Malleret-Joinville et la fermeture partielle de la rue Marcel Sembat », tout en précisant que ce scénario est à confirmer (t. 2, p. 77).

Le résultat de la modélisation à l'horizon projet est globalement similaire à la modélisation de l'état initial (t. 2, p. 83). Des différences sont néanmoins relevées localement grâce à des modélisations détaillées sur certaines parties. Ces approfondissements permettent de se rendre compte des évolutions de l'ambiance sonore avec une précision plus fine.

Par exemple « la nécessité d'accès au stationnement en sous-sol pour les îlots A et B [une circulation supplémentaire] engendrera une dégradation de l'ambiance sonore aux abords de la rue Robert Schuman et au niveau des îlots B et D » visible sur l'illustration 8 (t. 2, p. 84).



Illustration 8 : Dégradation de l'ambiance sonore liée au projet. À gauche état initial, à droite avec projet. À droite, la légende « Îlot D » est positionnée au niveau de la crèche (étude d'impact. 2, p. 84).

D'autres exemples sont donnés, notamment au sujet de la crèche dont « la partie [...] orientée vers l'intérieur du quartier perd en qualité de l'ambiance sonore, avec une augmentation des nuisances comprise entre 5 et 10 dB(A), tout en restant dans le cadre d'une ambiance sonore modérée ». L'Autorité environnementale souligne qu'une ambiance sonore de 60 à 65 dB(A) d'après l'illustration 8 ne peut être jugée acceptable au regard des recommandations de l'OMS. En conclusion, le pétitionnaire indique qu'« une grande partie des bâtiments construits seront exposés aux nuisances sonores, [...] avec en façade donnant sur la rue des niveaux sonores compris entre 65 et 70 dB(A) » et qu'environ 305 logements et près de 610 personnes y seront exposés (t. 2, p. 86 et 87).

La première mesure de réduction présentée dans l'étude est la « protection acoustique avec un objectif d'isolement renforcé supérieur à 30 dB(A) pour les façades des bâtiments donnant sur les axes fortement circulés [et] pour le reste des façades, [...] un isolement standard de 30 dB(A) » (t. 2 p. 87 - 88). Il s'agit de la simple application de la réglementation et non d'une mesure de réduction.

Deux autres mesures de réduction présentées concernent la fermeture d'une rue et le passage à sens unique d'une autre, qui sont des hypothèses prises en compte dans la modélisation. Enfin, la conception est prévue pour réduire les incidences du bruit : « végétalisation des espaces publics internes et mesures d'aménagement des logements », « orientation des pièces de vie vers les cœurs d'îlot ou les espaces donnant sur des zones plus calmes » (t. 2, p. 90). L'Autorité environnementale considère que la végétalisation a peu d'effet sur le bruit, mais note le bien fondé d'une orientation des logements sur des lieux calmes. Toutefois l'absence de plans détaillés ne permet pas de constater l'étendue de cette mesure (part de logements/pièces orientés sur des espaces calmes, etc.). Le pétitionnaire indique qu'un suivi de cette mesure sera réalisé, mais n'indique pas les actions qui seraient mises en œuvre si le bruit constaté reste trop important.

L'Autorité environnementale souligne par ailleurs l'absence de réflexion sur l'exposition au bruit de la crèche et la présence éventuelle d'espaces extérieurs utilisés. En outre, il ressort de la carte de l'isolation acoustique qu'elle ne bénéficiera pas d'une isolation acoustique (t. 2, p. 88).

Enfin, la mesure « charte chantier » n'est pas développée, et le cumul avec les projets voisins n'est pas mentionné (t. 2, p. 90).

(6) L'Autorité environnementale recommande de :

- démontrer que le choix d'implantation des bâtiments et la disposition des pièces à vivre dans les logements correspond à la meilleure option pour éviter ou réduire les effets sanitaires liés au bruit ;
- prévoir des mesures de réduction de ces incidences pour la crèche ;
- préciser les actions à mettre en œuvre si le suivi prévu montre un impact résiduel significatif.

■ Pollution atmosphérique

L'étude d'impact rappelle l'obligation par le schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie (SRCAE) de réaliser la cartographie des zones dites « sensibles » en ce qui concerne la qualité de l'air²⁵. Le projet, « compte tenu des critères de densité de population et de teneurs en particules PM10²⁶ et en oxydes d'azote », figure dans une des zones où les actions en faveur de la qualité de l'air sont prioritaires (t. 1 p. 85). L'étude contient un rappel de la réglementation ; il s'agit d'une étude de niveau I²⁷ (sur IV niveaux, I étant celui d'une étude approfondie) eu égard au contexte urbain et aux niveaux de trafic en cause.

Un bilan de la qualité de l'air sur le site du projet reprenant les valeurs des concentrations en dioxyde d'azote (NO₂), PM₁₀ et PM_{2,5} mesurées par Airparif est présenté, des mesures en quatre points ont été réalisées en

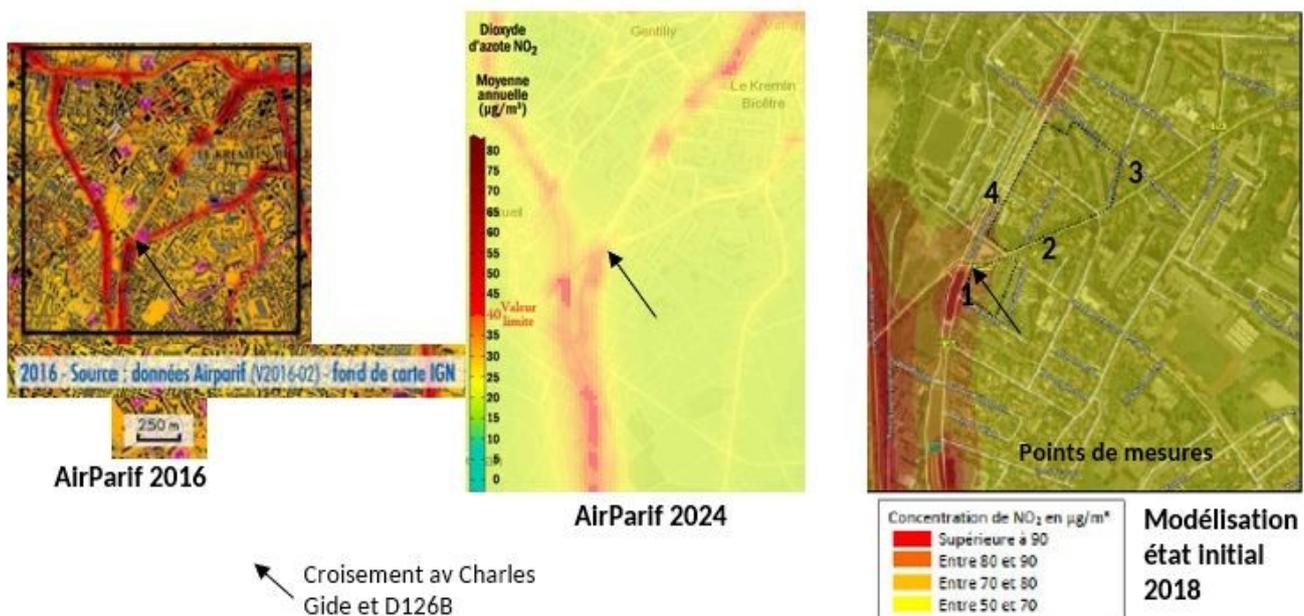


Illustration 9 : Concentration en dioxyde d'azote (NO₂) dans le secteur projet à l'état initial (étude d'impact, t. 1, p. 92 ; AirParif/MRAE ; étude d'impact, t. 1, p. 99).

support des modélisations afin d'obtenir les résultats sous forme cartographique, l'illustration 9 montre les résultats pour le NO₂ à l'état initial, il en ressort que l'ensemble du site projet est concerné par un dépassement des valeurs réglementaires (t. 1, p. 90 et suivantes).

25 Ces zones se définissent par une forte densité de population (ou la présence de zones naturelles protégées) et par des dépassements des valeurs limites pour certains polluants (PM₁₀ et NO₂).

26 De l'anglais *Particulate Matter* (matières particulaires). Particules fines, très fines et ultrafines en suspension dans l'air qui peuvent pénétrer dans les bronches.

27 https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/documents/guide_m%C3%A9thodologique_air_sante.pdf

Polluant	Valeurs limites réglementaires (µg/m³)		Valeurs limites OMS (µg/m³)	Valeurs Projet (µg/m³)					
	actuelles	2030		Point 1	Point 2	Point 3	Point 4	Max site	Crèche
NO ₂	40	20	10	93,9	65,9	46,7	71,2	98,84	63,26
PM10	40	20	15	33,3	24,5	18	29,8	27,39	19,21
PM2,5	25	10	5	?	?	?	?	20,32	14,91

10 Dépassement des valeurs de référence de l'OMS

Illustration 10 : Concentration en différents polluants (mesurés ou modélisés), à l'état initial (données issues de l'étude d'impact, t. 1, p. 96 et suivantes, tableau réalisé par la MRAe).

Le tableau de l'illustration 10 rend compte des valeurs pour trois polluants en différents points du projet. Il ressort que la pollution sur le secteur par les particules PM₁₀ et PM_{2,5} reste en dessous des valeurs limites définies par la réglementation, mais est supérieure aux valeurs de référence de l'OMS au regard des effets néfastes de la pollution de l'air sur la santé, ainsi que, dans la majorité des cas, aux valeurs réglementaires à horizon 2030.

Le pétitionnaire explique que la principale source des polluants atmosphériques à laquelle le projet est exposé est le trafic routier, la concentration en polluants est donc plus forte aux abords des grands axes. La pollution atmosphérique est modélisée à l'état projet en tenant compte de l'étude de trafic. Le pétitionnaire indique que « l'absence de dégradation de la qualité de l'air malgré une progression des trafics est notamment induite par une amélioration prévisible de la qualité du parc automobile d'ici 2030 » (t. 2, p. 96), laquelle n'est en aucun cas imputable au projet.

Cette hypothèse assez optimiste n'est pas étayée par une cartographie détaillée de la qualité de l'air à l'échelle du site où les parkings engendrent un trafic supplémentaire. Si le projet n'induit pas une très forte dégradation de la qualité de l'air, il accroît néanmoins la population plus exposée à ces nuisances. Enfin, l'Autorité environnementale note qu'en 2030, à l'horizon projet, les valeurs limites réglementaires auront diminué (illustration 10) et que la crèche sera exposée à une pollution atmosphérique qui dépassera les valeurs réglementaires, voir l'illustration 11. Le pétitionnaire indique que « ce sont [...] les bâtiments au sud le long de la rue Gabriel Péri et au niveau du carrefour Malleret Joinville [croisement entrée sud-ouest du site] qui seront les plus exposés [aux polluants] » (t. 2, p. 98).

Polluant	Valeurs limites réglementaires 2030 (µg/m³)	Valeurs limites OMS (µg/m³)	Crèche 2030 (µg/m³)
NO ₂	20	10	32,5
PM10	20	15	20,4
PM2,5	10	5	13,3

63,26 Dépassement valeurs réglementaires 2030

Illustration 11 : Concentration en différents polluants modélisés, à l'horizon 2030 (données issues de l'étude d'impact, t. 2 p. 97 et suivantes, tableau réalisé par la MRAe).

Le pétitionnaire propose des mesures de réduction : prises d'air orientées en cœur d'îlot, filtres à charbon dans le système de ventilation, mais il n'est pas fourni d'éléments démontrant l'efficacité de ce système sur les polluants de l'air. De même qu'au sujet des nuisances sonores, le pétitionnaire propose un suivi sans indiquer les actions correctives à réaliser le cas échéant, et la charte chantier est évoquée sans qu'aucun exemple de son contenu, pour d'autres projets par exemple, ne soit donné (t. 2, p. 98).

(7) L'Autorité environnementale recommande de définir des mesures visant à réduire significativement l'exposition des habitants des futurs logements à des taux élevés de pollution de l'air, en se référant aux valeurs de l'Organisation mondiale de la santé à ne pas dépasser dans l'optique d'une préservation de la santé humaine, et, à défaut, de renoncer à l'implantation de logements et d'hébergements permanents le long des axes les plus pollués.

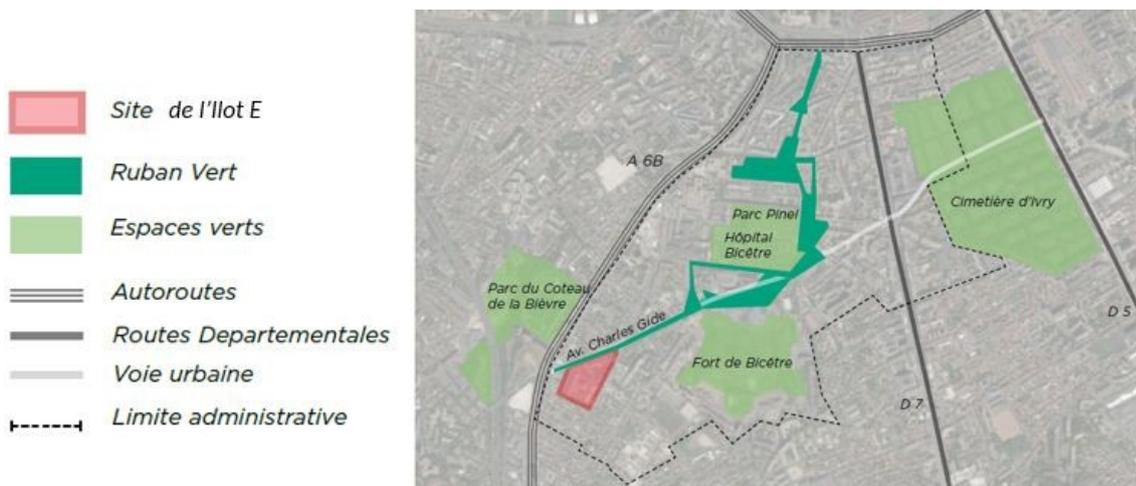


Illustration 13 : « Ruban vert » et espaces verts à proximité au niveau du Kremlin-Bicêtre (PC4, p. 17)

Sur le site, deux espèces de chiroptères sont protégées, ainsi qu'un papillon et huit espèces d'oiseaux, et cinq espèces de végétaux sont patrimoniales (t. 1, p. 126-128). De plus, « une espèce d'oiseau est identifiée comme en déclin en Île-de-France ces 10 dernières années, le Moineau domestique » (étude Faune-Flore, p. 57).

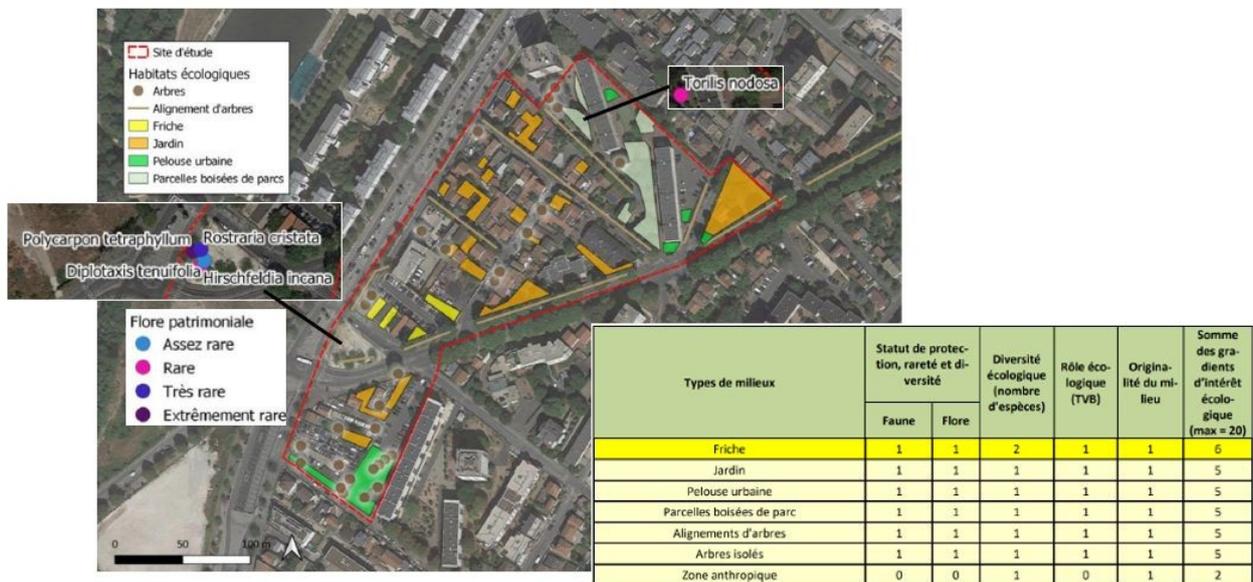


Illustration 14 : Synthèse des enjeux faune et flore (étude d'impact, t. 1, p. 124, 126 et 130, modifié par la MRAe)

■ Phase chantier

La phase chantier comporte un risque de destruction d'habitats naturels et d'individus. Des abattages d'arbres sont prévus (t. 2, p. 57). Le pétitionnaire note comme mesure de réduction l'intégration « notamment des prescriptions visant à protéger les milieux présents sur le site : protection des arbres conservés » et, en mesure d'accompagnement, « un travail sur le phasage du chantier intégrant les périodes de sensibilité de la faune et la flore [...] pourra ainsi être mené pour minimiser les impacts des travaux » (t. 2, p. 65). Il convient de ne donner cette mesure qu'à un seul titre, réduction ou accompagnement. En l'espèce, il s'agit d'une mesure de réduction.

Pour l'Autorité environnementale, cette mesure de réduction doit être prévue et pas seulement « envisagée » et doit être inscrite dans la charte chantier (évoquée en 3,3), celle-ci devant être jointe à l'étude d'impact pour permettre d'évaluer l'incidence du projet après évitement (absent) et réduction.

(8) L'Autorité environnementale recommande de :

- planifier effectivement les travaux en dehors des périodes sensibles pour la faune et la flore ;
- installer des balisages et des clôtures autour des zones à enjeux écologiques pour éviter toute destruction accidentelle durant les travaux ;
- prévoir des transplantations ou des bouturages pour préserver les espèces végétales patrimoniales ;
- prévoir la présence d'un écologue durant la phase chantier pour coordonner et vérifier la mise en œuvre des mesures de protection de la faune et de la flore, notamment lors des abattages d'arbres.

■ Phase projet

Le pétitionnaire indique que les bâtis seront végétalisés sans donner de précision à ce sujet ; le visuel de l'îlot E montre très peu de végétaux si on la compare à une autre illustration qui figure au dossier d'un bâtiment à Nice (PC6a et t. 2, p. 50). Il en est de même pour l'installation de gîtes (chauve-souris) et de nichoirs, mesure qui figure dans les mesures de réduction de l'étude d'impact mais qui n'est pas repérable dans le visuel du bâti (PC6a et t. 2, p. 57).

L'Autorité environnementale indique que les nichoirs intégrés dans les façades plutôt qu'accrochées à celles-ci, sont plus appréciés par les moineaux, et que ceux-ci vivant en colonie, l'occupation effective des nichoirs repose donc sur l'installation de plusieurs nichoirs côte à côte. D'autre part, les hôtels à insectes sont déconseillés dans un espace public sans suivi : mal orientés ou mal conçus, ils peuvent être inutilisables voire favoriser la propagation de maladies. En revanche, dans un espace naturel ou semi-naturel diversifié, les insectes pourront trouver un gîte, il est donc préférable de diversifier et d'espacer plusieurs types d'habitats (bois mort, pierres, haies, etc.).

L'Autorité environnementale souligne les éléments du projet favorables à la biodiversité : « *plantation d'essences adaptées aux espèces faunistiques relevées sur le site dans l'état initial de l'environnement* », « *mise en place d'habitats directement favorables (Pipistrelle commune, en chasse et transit sur le site, Mésange charbonnière, Moineau domestique)* », l'interdiction de « *végétaux horticoles ou exogènes* » ainsi que « *la gestion alternative des espaces verts* » (t. 2, p. 47-48).

Le pétitionnaire écrit également que « *le projet vise à [...] dépasser les ruptures créées par les éléments bâtis* » (initiaux, les jardins privés avec clôtures) et bien que certains éléments de bon sens soient notés (« *clôtures perméables ou [...] haies bocagères* »), les plus grosses ruptures de la continuité, relevées dans l'état initial, constituées par les axes routiers, comme l'avenue Charles Gide qui traverse le projet, sont éludés (t. 2, p. 51). Il n'est toujours question que des espaces situés à l'intérieur des limites que constituent ces axes : « *le projet prévoit [...] la création d'espaces verts publics agissant comme des espaces relais majeurs pour la circulation de la biodiversité, et de densément végétaliser les espaces publics dans le but de créer des continuités vertes. La trame arborée sera ainsi développée, de même que les strates inférieures notamment le long des cheminements doux* » (t. 2, p. 46). L'Autorité environnementale note à nouveau ces aspects positifs, mais souligne le manque d'ambition pour renforcer les continuités entre le ruban vert et les espaces verts à proximité.

(9) L'Autorité environnementale recommande de présenter des actions permettant de répondre à l'objectif de l'OAP « ruban vert » de « mettre en réseau les espaces verts publics » et pour cela de s'appuyer sur le diagnostic mettant en évidence les ruptures des continuités écologiques à restaurer entre le projet et les espaces verts du parc des coteaux, de l'hôpital et du fort

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

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

Conformément à [l'article L.122-1 du code de l'environnement](#), le présent avis de l'autorité environnementale devra faire l'objet d'une réponse écrite de la part du maître d'ouvrage qui la mettra à disposition du public par voie électronique au plus tard au moment de la participation du public par voie électronique prévue à l'article

[L.123-19](#). Ce mémoire en réponse devrait notamment préciser comment le maître d'ouvrage envisage de tenir compte de l'avis de l'Autorité environnementale, le cas échéant en modifiant son projet. Il sera transmis à la MRAe à l'adresse suivante : mrae-idf.migt-paris.igedd@developpement-durable.gouv.fr.

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

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

Délibéré en séance le 18/06/2025

Siégeaient :

**Éric ALONZO, Sylvie BANOUN, *présidente par intérim*, Denis BONNELLE,
Monica Isabel DIAZ et Ruth MARQUES.**

ANNEXE

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

- (1) L'Autorité environnementale recommande de justifier la densité de logements et d'habitants du projet au regard des tendances démographiques constatées et des incidences pour la santé humaine : nuisances sonores et qualité de l'air.....11
- (2) L'Autorité environnementale recommande de réaliser, à partir d'un scénario de densité, une comparaison entre différentes variantes du projet, après avoir évalué correctement et intégralement ses incidences, pour mettre en évidence le choix d'une variante au regard de ses incidences sur l'environnement et la santé humaine.....11
- (3) L'Autorité environnementale recommande de : - compléter et renforcer le programme d'actions en précisant celles relatives aux mobilités actives, avec le détail des rues concernées par les aménagements et le nombre et les emplacements des stationnements vélos ; - au sein des emprises privées, prévoir des stationnements vélo facilement accessibles et dimensionnés de manière à inciter à leur usage.....13
- (4) L'Autorité environnementale recommande de ; - justifier le choix d'augmenter, dans l'îlot E, le nombre de places de stationnement automobile par rapport aux exigences du PLU et préciser le nombre places prévues dans les autres îlots ; - augmenter significativement le nombre de places de stationnement pour les vélos dans les bâtiments et dans les espaces publics (commerces, parc) afin d'encourager les modalités actives et d'aligner le projet avec les objectifs de développement durable et de réduction de l'empreinte carbone.....13
- (5) L'Autorité environnementale recommande de : - produire une analyse approfondie des caractéristiques et de l'état des bâtiments existants appelés à être démolis en démontrant la nécessité de leur démolition, plutôt que leur réhabilitation ou transformation ; - réaliser un bilan carbone de l'ensemble du projet d'aménagement et rechercher des mesures d'évitement et de réduction, voire de compensation de l'impact carbone du projet afin de le rendre compatible avec le PCAET de GOSB - présenter un diagnostic complet et un plan pour le réemploi des terres excavées.....16
- (6) L'Autorité environnementale recommande de : - démontrer que le choix d'implantation des bâtiments et la disposition des pièces à vivre dans les logements correspond à la meilleure option pour éviter ou réduire les effets sanitaires liés au bruit ; - prévoir des mesures de réduction de ces incidences pour la crèche ; - préciser les actions à mettre en œuvre si le suivi prévu montre un impact résiduel significatif.....18
- (7) L'Autorité environnementale recommande de définir des mesures visant à réduire significativement l'exposition des habitants des futurs logements à des taux élevés de pollution de l'air, en se référant aux valeurs de l'Organisation mondiale de la santé à ne pas dépasser dans l'optique d'une préservation de la santé humaine, et, à défaut, de

renoncer à l'implantation de logements et d'hébergements permanents le long des axes les plus pollués.....19

(8) L'Autorité environnementale recommande de : - planifier effectivement les travaux en dehors des périodes sensibles pour la faune et la flore ; - installer des balisages et des clôtures autour des zones à enjeux écologiques pour éviter toute destruction accidentelle durant les travaux ; - prévoir des transplantations ou des bouturages pour préserver les espèces végétales patrimoniales ; - prévoir la présence d'un écologue durant la phase chantier pour coordonner et vérifier la mise en œuvre des mesures de protection de la faune et de la flore, notamment lors des abattages d'arbres.....22

(9) L'Autorité environnementale recommande de présenter des actions permettant de répondre à l'objectif de l'OAP « ruban vert » de « *mettre en réseau les espaces verts publics* » et pour cela de s'appuyer sur le diagnostic mettant en évidence les ruptures des continuités écologiques à restaurer entre le projet et les espaces verts du parc des coteaux, de l'hôpital et du fort..... 22