



Lettre d'information

La rénovation urbaine : transformer l'existant, préserver les espaces ouverts

Les quartiers de grands ensembles, quartiers prioritaires de la politique de la ville [1], ont été majoritairement construits autour des années 1960 pour répondre à un besoin urgent de logements par suite, en particulier, d'un exode rural important et pour loger les immigrants.

Face à la dégradation progressive du bâti et des fonctionnalités de ces quartiers, la France a déployé deux programmes nationaux d'envergure pour répondre aux problématiques des quartiers prioritaires :

- le programme national de rénovation urbaine (PNRU) en 2003, focalisé sur la réhabilitation physique ;
- le nouveau programme national de renouvellement urbain (NPNRU) en 2014, privilégiant une approche d'ensemble [2].

Ces programmes, qui visent la transformation de quartiers identifiés comme vulnérables, s'inscrivent dans un cadre institutionnel complexe, impliquant l'État, l'Agence nationale pour la rénovation urbaine (Anru) créée en 2003, les collectivités territoriales et les bailleurs sociaux.

À partir de 2019, les premiers projets de renouvellement urbain financés dans le cadre du NPNRU ont fait l'objet d'une évaluation environnementale. De cette date à décembre 2024, l'Autorité environnementale d'Île-de-France (MRAe) a examiné 35 projets. Ils partagent des caractéristiques communes et concentrent de manière aiguë un ensemble d'enjeux d'environnement et de santé humaine.

Dans ses avis sur ces projets, l'Autorité environnementale a été conduite à souligner l'absence de réflexion sur des sujets tels que la sobriété dans l'usage des ressources, la préservation et la valorisation du patrimoine architectural et paysager du XXe siècle, la protection de la pleine terre et de la biodiversité, l'adaptation au changement climatique (dont la réduction des îlots de chaleur urbains), la réduction de l'exposition de nouvelles populations à des pollutions atmosphériques et sonores, ainsi qu'aux nuisances liées à la période des travaux.

[1] « La politique de la ville a pour but de réduire les écarts de développement au sein des villes. Elle vise à restaurer l'égalité républicaine dans les quartiers les plus pauvres et à améliorer les conditions de vie de leurs habitants, qui subissent un chômage et un décrochage scolaire plus élevés qu'ailleurs, et des difficultés d'accès aux services et aux soins, notamment ». <https://agence-cohesion-territoires.gouv.fr/politique-de-la-ville-97>

[2] À noter que d'autres projets de rénovation plus ciblés existent comme le programme national de requalification des quartiers anciens dégradés (PNRQAD). Il s'agit d'un programme lancé en 2009 par l'Agence nationale de rénovation urbaine (Anru) visant à réhabiliter des quartiers anciens dégradés situés dans les centres anciens de certaines villes françaises.

Un recours trop systématique à la démolition suivie d'une reconstruction, non justifié du point de vue environnemental

L'Autorité environnementale constate que la solution privilégiée pour réaménager ces quartiers est la démolition avant reconstruction, sans que n'en soient suffisamment évaluées les conséquences environnementales. Pourtant, la démolition engendre un ensemble de conséquences délétères pour l'environnement et contribue à l'aggravation du changement climatique. Elle implique une consommation d'énergie importante pour détruire les structures existantes et démonter les éléments qui composent un bâtiment, la reconstruction n'étant pas moins énergivore.

Il en résulte un gaspillage significatif de matériaux et de ressources qui ont eux-mêmes nécessité pour leur production une consommation importante d'énergie, généralement fossile. La destruction de l'existant entraîne donc la perte irréversible de l'« énergie grise » du bâtiment, notamment l'énergie investie dans sa production. Si les déchets peuvent pour partie être recyclés, un grand nombre subissent une dévalorisation dans le processus de recyclage, en intégrant des filières moins exigeantes quant à la qualité des matières utilisées.

Par ailleurs, la démolition engendre des nuisances significatives pour les riverains et les travailleurs, notamment en termes de pollutions sonore, vibratoire et atmosphérique, susceptibles d'affecter la santé humaine. Des études scientifiques récentes montrent que, dans l'environnement immédiat d'un chantier de démolition, les taux de particules grossières et fines peuvent être multipliés entre vingt et cinquante fois [3]. Le risque relatif à l'exposition à cette pollution atmosphérique est plus important encore pour les jeunes enfants, population particulièrement sensible, notamment aux particules de chrome et d'aluminium retrouvées dans les poussières de chantier de démolition [4].



Production conséquente de déchets lors d'une opération de démolition ©MRAe IdF

[3] Farhad Azarmi et Prashant Kumar, « Ambient exposure to coarse and fine particle emissions from building demolition », *Atmospheric Environment*, vol. 137, 2016, p. 62-79.

[4] Andrew Brown, Judith E. S. Barrett, Heather Robinson et Sanja Potgieter-Vermaak, « Risk assessment of exposure to particulate output of a demolition site », *Environmental Geochemistry & Health*, 2015, vol. 37, p. 675-678.

[5] Frédéric Druot, Anne Lacaton et Jean-Philippe Vassal, *Plus : Les grands ensembles de logements, territoires d'exception*, Barcelone, Gustavo Gili, 2007, issu de l'étude éponyme réalisée pour le Ministère de la culture et de la communication, direction de l'architecture et du patrimoine, 2004.

[6] Verena Weiler, Hannes Harter et Ursula Eicker, « Life cycle assessment of buildings and city quarters comparing demolition and reconstruction with refurbishment », *Energy and Buildings*, 2017, vol. 134, p. 319-328.

À la lumière de ces constats, l'Autorité environnementale recommande de privilégier une réhabilitation et transformation des bâtiments existants, presque toujours moins coûteuse en ressources [5]. Elles se révèlent plus respectueuses de la santé humaine et de l'environnement quand sont utilisés dans ce cadre des matériaux à faible empreinte carbone et qu'on optimise les systèmes de chauffage. L'ensemble présente alors une empreinte environnementale totale plus faible qu'une reconstruction après démolition [6].



Des logements parfois d'une grande qualité : luminosité, double orientation etc. Intérieur de logement, *Les Buffets à Fontenay-aux-Roses* (G. Lagneau, M. Weill et J. Dimitrijevic architectes). © Archives de la Caisse des Dépôts

Par ailleurs, les logements existants présentent souvent des caractéristiques spatiales qui se retrouvent rarement dans les nouveaux logements : la faible épaisseur des bâtiments (huit à neuf mètres contre douze à treize mètres pour les constructions récentes) facilite la ventilation naturelle des logements et permet une bonne luminosité naturelle, et presque tous les appartements, même les plus petits, disposent d'ouvertures sur au moins deux façades d'orientation opposées (on les appelle alors « traversants »). Dès lors, une fois réhabilités, voire transformés, ces logements peuvent présenter une qualité supérieure à celle des nouveaux logements produits en termes d'exposition, d'ensoleillement, de vues, de capacité à être ventilés naturellement, etc.

Enfin, sans pour autant faire l'objet d'un classement ou d'une protection, certains de ces immeubles possèdent, du fait de leur architecture, une valeur patrimoniale reconnue (voir par exemple, pour la Seine-Saint-Denis, l'atlas de l'architecture et du patrimoine). C'est pourquoi l'Autorité environnementale recommande de ne faire le choix d'une démolition qu'après avoir effectué une analyse du cycle de vie (ACV) [7] et avoir comparé cette solution avec une réhabilitation et transformation accompagnée d'un diagnostic architectural et technique de chaque bâtiment, portant notamment sur son potentiel de transformation [8].

[7] L'analyse du cycle de vie est un outil permettant de présenter une analyse comparative multicritères, qui ne se contente pas d'une simple quantification des besoins énergétiques et des émissions de gaz à effet de serre, mais prend compte également la dimension plurielle et systémique des impacts écologiques, sociaux et sanitaires (pollution atmosphérique due au chantier, fragilisation d'un tissu social, impact sur la biodiversité, consommation des ressources en eau, etc.).

[8] Dans le cadre de l'évaluation environnementale la justification de ces choix est attendue au titre de la comparaison de solutions de substitution raisonnables en application de l'article L. 122-3 (II - 2° d) du code de l'environnement. Il s'agit de présenter des alternatives crédibles au projet initial avec des impacts potentiellement moindres. Il peut s'agir de variantes du projet (localisation, conception, matériaux, etc.) ou de solutions totalement différentes. La comparaison des avantages et inconvénients respectifs doit porter sur le plan environnemental, climatique et sanitaire.

Quelques projets de rénovation urbaine justifient le choix de la démolition par une volonté de « rééquilibrage social » de ces quartiers. Pour l'Autorité environnementale, cette volonté de diversification sociale, et la réduction de la part de logements locatifs sociaux qu'elle suppose, n'entraîne pas pour autant la nécessité de démolitions. Le statut n'est en effet pas attaché intrinsèquement à un type de bâtiment : il existe, à Paris et en Île-de-France, un parc important de logements privés dans des tours et des barres « modernes », habitées par une population parfois aisée (c'est par exemple le cas du quartier Beaugrenelle, dans le 15e arrondissement de Paris).

Dans la perspective élargie du NPNRU, privilégier la réhabilitation et la transformation supposerait d'orienter des financements publics suffisants vers le développement de compétences techniques et le renforcement de filières du bâtiment vers ces enjeux et savoir-faire et serait un facteur de transition écologique à plus large échelle.

Un choix souvent inapproprié de densifier des quartiers déjà suffisamment denses

La plupart des opérations de rénovation urbaine conduisent à densifier les quartiers qui en font l'objet. Or, si la densité des grands ensembles, en moyenne de 50 logements à l'hectare, est inférieure à celle des centres-villes et des zones d'aménagement concerté (Zac) qui atteignent souvent 80 logements à l'hectare, elle est généralement supérieure à la densité moyenne de leur commune d'implantation et à celle des quartiers environnants, notamment des quartiers pavillonnaires (autour de 35 logements à l'hectare). C'est pourquoi, l'Autorité environnementale insiste sur la nécessité de justifier dans l'étude d'impact, le choix de densifier ces quartiers, en démontrant la pertinence de cette option par comparaison à d'autres localisations. Cette densification est en effet de nature à dégrader dans ces quartiers la qualité de vie des habitants et leur environnement.

Ce qui pourrait laisser penser, à tort, que ces quartiers sont propices à la densification, c'est qu'ils comprennent généralement de nombreuses surfaces non construites. Mais celles-ci ne doivent pas être considérées comme des terrains « à bâtir ». Elles sont le plus souvent nécessaires pour assurer les vues et l'ensoleillement des logements rassemblés verticalement dans des barres et des tours, voire pour éloigner les habitations des infrastructures de transports, souvent très bruyantes. Elles peuvent accueillir de la végétation et lutter contre les îlots de chaleur urbains. L'Autorité environnementale invite ainsi à ne pas sous-estimer le rôle de ces grands espaces libres au sein de la forme urbaine considérée dans son ensemble.



Considérer tours, barres et espaces libres comme un ensemble et la pleine terre comme une ressource. Opération de Maisons-Alfort (Jean Warner et Jean Saubot architectes). © Archives de la Caisse des Dépôts

Préserver la pleine terre, connecter et amplifier les espaces verts

Si les espaces libres de ces quartiers sont souvent nécessaires à la qualité de vie dans les logements, ils représentent aussi un atout important au regard de la transition écologique des territoires. En effet, la plupart de ces surfaces non-bâties ont été conçues comme des « espaces verts », même si souvent, dans les faits, une bonne partie a été utilisée pour planter des voiries et du stationnement automobile de surface.

Ces surfaces de pleine terre végétalisées, constitutives de ce type du tissu urbain, sont à considérer comme un « patrimoine ». Tout d'abord, au sens culturel, elles sont le témoin de l'urbanisme moderne du XXe siècle, qui peut, de surcroît, revêtir une qualité paysagère importante [9].

Et elles le sont aussi au sens de capital et d'héritage environnemental commun, non seulement pour le quartier en lui-même, mais aussi à plus grande échelle. En effet, de telles surfaces de pleine terre, ouvertes et d'un seul tenant sont rares aujourd'hui dans les tissus urbains. Elles constituent ainsi une ressource précieuse dans la partie agglomérée de l'Île-de-France pour lutter l'été, à la bonne échelle, contre le phénomène d'îlot de chaleur urbain. Il convient à ce sujet de prendre en compte les travaux scientifiques récents, qui estiment que le réchauffement des températures en France à horizon 2080-2100 sera de l'ordre de + 4 °C en moyenne annuelle selon le scénario dit « tendanciel 1 », intégré à la nouvelle trajectoire nationale d'adaptation au changement climatique. Un tel réchauffement sera en effet marqué par des épisodes caniculaires plus intenses (trente jours en moyenne annuelle au lieu de six) et plus longs, avec des anomalies de température estivale de + 5 °C à + 10 °C. L'Autorité environnementale préconise d'examiner comment le quartier peut, grâce à la préservation et au renforcement de ces espaces (autant que par l'adaptation des logements), être mieux adapté à cette évolution afin d'éviter d'altérer la santé de ses habitants.



Maquette du projet exposée au cœur du quartier à Brunoy (91). © MRAe IdF

[9] Michael Darin, « Les «bons» espaces publics modernes » et Bernadette Blanchon « Les paysagistes en France depuis 1945 », in Virginie Picon-Lefebvre (dir.), Les Espaces publics modernes [issu du programme Cité-projets du Plan construction et architecture, Ministère du logement], Paris, Le Moniteur, 1997, p. 211-229 et 191-210.



Les espaces verts de la résidence La Pelouse en relation avec la forêt régionale de Bondy à Clichy-sous-Bois. © Géoportail

Par ailleurs, ces espaces verts avoisinent souvent des parcs et des bois [11], reconnus pour leur intérêt écologique en contexte urbain, ce qui en fait des maillons importants des corridors à préserver ou à renforcer identifiés notamment dans le schéma régional de cohérence écologique (SRCE) en Île-de-France [12].

L'Autorité environnementale observe que ces considérations sont quasiment absentes des études d'impact. Elle constate également que le choix de la reconstruction après démolition, aujourd'hui privilégié dans les opérations de rénovation urbaine, s'accompagne quasi systématiquement d'une modification de la composition urbaine du quartier (plan de masse) qui a pour conséquence d'implanter les nouveaux bâtiments, non sur l'emprise des anciens, mais, en partie au moins, sur les anciens espaces libres. Dans le meilleur des cas, les études d'impact produisent un bilan des surfaces de pleine terre ou désimperméabilisées, avant réalisation de l'opération et après, qui aboutit à un total supérieur ou égal à l'existant. Toutefois, comme les nouveaux parcs et espaces verts sont en partie aménagés sur des sols issus des démolitions, leurs fonctions écologiques sont souvent moindres que celles de sols de pleine terre préservés, au moins à moyen terme (car les processus de renaturation sont longs).

[11] C'est le cas par exemple du quartier « Bel Air - Grands Pêchers - Ruffins - Le Morillon » (Montreuil) avec les parc des Beaumonts (Natura 2000) et de Montreau ; du quartier « Haut Clichy - Centre-ville - Bosquets - Lucien Noël » (Clichy-sous-Bois, Montfermeil) avec la forêt régionale de Bondy ; du quartier « La Rose des Vents, Cité Emmaüs, Le Merisier, Les Étangs » (Aulnay-sous-Bois) avec les parcs du Sausset et Robert Ballanger ; des quartiers « Centre élargi » (Stains), « Floréal, Saussaie, Allende » (Saint-Denis, Stains) et « les 4000 » (La Courneuve) avec le parc Georges Valbon ; des quartiers de « la Galathée, des Carrières et du Château » (Deuil-la-Barre, Montmagny) et « Politique de la ville » (Villetaneuse) avec le parc de la Butte Pinson ; du quartier « des Meurisiers, Plaine de Neauphle » (Trappes) avec l'île de loisirs de Saint-Quentin-en-Yvelines ; des « Cinq Quartiers » (Mureaux) avec le bois de Verneuil ; du « quartier du Val-Fourré » (Mantes-La-Jolie) avec la Butte verte, la forêt alluviale et les berges de la Seine ; du quartier « Cité Jardins » (Châtenay-Malabry) – lui-même en partie Espace naturel sensible –, entre la forêt domaniale de Verrière et le parc Vallée aux Loups.

[12] Voir le référentiel du SRCE Île-de-France : <https://refsrce.arb-idf.fr/>

Rappelons que, loin de se réduire à leur capacité à infiltrer l'eau de pluie, les sols jouent également un rôle majeur dans la biodiversité (habitat de nombreuses espèces, nutriments pour les végétaux, etc.), la réduction de l'effet d'îlot de chaleur urbain et le stockage du carbone.

C'est pourquoi l'Autorité environnementale recommande de réaliser des études de sol avant et après les travaux, non seulement pour quantifier les surfaces perméables ou de pleine terre, mais plus largement pour évaluer leurs fonctions écologiques, considérées à l'aune des « trames brunes [13] ».

Des quartiers moins dépendants à l'automobile

Dans les grands ensembles, la place accordée à l'automobile dans l'espace public est souvent excessive. Ce mode de déplacement reste dominant alors même que l'on devrait permettre aux habitants (qui disposent fréquemment de faibles revenus et d'une santé dégradée) de réduire leur dépendance à l'automobile. L'Autorité environnementale constate que, bien souvent, dans les projets de rénovation urbaine, les mesures prises pour promouvoir les mobilités actives sont ou insuffisantes ou superficielles. Il convient ainsi que l'aménagement favorise la marche, le vélo et les transports collectifs. L'objectif est que dans un maximum de situations, ces modes de déplacement deviennent plus efficaces et confortables que le recours à la voiture, ce qui contribue à préserver et améliorer la santé des habitants. Cela implique notamment la mise en place de voies cyclables connectées et sécurisées et un raccordement efficace au réseau de transports en commun (notamment pour l'accès à la gare et aux équipements de centre-ville). Cela suppose également de prévoir des places de stationnement pour les vélos, en nombre suffisant (plusieurs par logement de plus d'une personne), sécurisées, largement dimensionnées, facilement accessibles et situées à proximité immédiate des logements, des commerces et des services, dans les espaces publics. Une réflexion doit également porter sur la place des parkings automobiles au sein des quartiers : des stationnements trop nombreux et faciles d'accès rendent l'usage de la voiture plus simple et confortable que les autres modes de déplacement. En outre, ils participent à l'artificialisation et à la pollution des sols, à l'effet d'îlot de chaleur urbain et au ruissellement des eaux de pluie.

L'Autorité environnementale appelle ainsi à développer davantage les réflexions autour de la limitation du stationnement automobile, comme levier du report modal, qui sont bien souvent absentes ou insuffisantes dans les études d'impact. En outre, il convient pour l'Autorité environnementale que le projet traite de la rénovation, de la mutualisation et de la transformation des parkings souterrains existants, en général sous-utilisés, avant d'envisager toute création de nouvelles places automobiles en surface ou de création de parkings souterrains sous les nouvelles opérations.

[13] Forgée sur le modèle de la « trame verte et bleue », la trame brune vise le maintien ou le rétablissement de la continuité écologique des sols.

Améliorer les logements existants et penser l'évolutivité des constructions neuves à l'aune du changement climatique

La plupart du temps, les projets de rénovation urbaine se focalisent davantage sur la question des logements créés dans le cadre du projet que sur celle des logements conservés et réhabilités. Or, l'amélioration du confort des logements existants conservés (environ 80 % des logements sociaux) lors des opérations de rénovation urbaine est un enjeu essentiel. En outre, même s'il ne s'agit pas nécessairement d'un parc de logements particulièrement énergivore [14], leurs habitants sont susceptibles d'être vulnérables ou en situation précaire (personnes âgées par exemple, encore plus sensibles aux épisodes de canicules) et ont, de ce fait, des besoins spécifiques.

Par ailleurs, lorsque l'opération s'accompagne de la construction de nouveaux bâtiments, il convient que l'étude d'impact en examine le potentiel d'évolution et d'adaptabilité ultérieure (sans recourir à des travaux lourds). Les bâtiments, y compris ceux destinés au stationnement automobile (qu'il s'agisse de parkings silos ou souterrains), doivent en effet être conçus pour avoir « plusieurs vies » ou bien être facilement démontables. Afin d'assurer une plus grande évolutivité des immeubles de logements, il est par exemple souhaitable de privilégier des structures en poteaux et poutres à des structures à voiles de béton. L'Autorité environnementale recommande par conséquent d'étudier le potentiel de transformation de chaque nouvel immeuble réalisé. Enfin, qu'il s'agisse de bâtiments neufs ou rénovés, l'Autorité environnementale souligne l'importance de concevoir des bâtiments prenant en considération les prévisions climatiques et intégrant les enjeux énergétiques actuels (utilisation d'énergie produite à partir de ressources renouvelables). Cela conduit en particulier à utiliser des biomatériaux, à optimiser leur performance thermique, à prévoir des matériaux et surfaces ayant un pouvoir réfléchissant (albedo) élevé et à privilégier une orientation et des ouvertures des logements favorisant la ventilation naturelle (appartements traversants).

L'Autorité environnementale encourage également fortement l'exploration de nouvelles solutions de chauffage et de rafraîchissement qui permettent de réduire l'empreinte carbone des quartiers, comme par exemple le développement de réseaux urbains de chaleur et de froid (d'autant que l'échelle des opérations de rénovation urbaine est particulièrement adaptée à la mise en œuvre de telles solutions). Il est notamment important de vérifier s'il existe un data center à proximité et de profiter de l'opération pour en récupérer la chaleur fatale, le nombre de ces équipements ne cessant d'augmenter en Île-de-France.

[14] Ce parc social aurait même des performances thermiques supérieures à celle du parc privé, ce qui devrait conduire à privilégier leur conservation. En effet, au 1er janvier 2023 en Île-de-France, seulement 17,9 % du parc social était classé E, F ou G, contre 47,5 % pour les résidences principales (https://dreal.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/parc_social/2023/ile_de_france/ et <https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/media/6820/download?inline>)



Une autoroute urbaine à proximité des habitations à Bondy (93). ©MRAe IdF

Des habitants exposés aux risques sanitaires : bruits et pollutions

Les quartiers considérés comme prioritaires au titre de la politique de la ville (QPV) concentrent une population à faibles revenus, particulièrement exposée au risque de pathologies chroniques (maladies professionnelles, obésité, diabète, maladies cardiovasculaires) et de décès prématurés : 45 % des décès y surviennent avant l'âge de 75 ans, ce qui est beaucoup plus élevé que leur part à l'échelle régionale (34 %) [15].

Si cet état sanitaire s'explique en partie pour des raisons sociales, la multi-exposition à des nuisances environnementales, documentée par l'observatoire régional de santé [16], y contribue également. Et pour cause, ces quartiers se trouvent habituellement éloignés des centres anciens, à proximité d'infrastructures de transports lourdes (autoroutes et chemins de fer, parfois aéroports), voire d'anciens sites industriels. Leurs habitants y sont donc très fréquemment exposés au bruit et aux polluants atmosphériques et des sols. Par conséquent, l'Autorité environnementale recommande d'étudier particulièrement l'impact de cette situation sur la santé des habitants. Une des priorités des projets de rénovation urbaine devrait être, selon l'Autorité environnementale, de réduire ces nuisances pour les habitants actuels et, à tout le moins, de ne pas y exposer de nouvelles populations.

[15] Source : Agence nationale pour la rénovation urbaine

[16] <https://www.ors-idf.org/cartes-donnees/multi-expositions-environnementales>



Les Grandes Terres à Marly-le-Roi (Marcel Lods et Jean-Jacques Honegger, 1956-1961), labellisée Patrimoine du XXe siècle en 2008. © Géoportail

L'Autorité environnementale pour l'Île-de-France (MRAe) a effectué plusieurs cadrages préalables de dossiers de rénovation urbaine. Dans le cadre de cette procédure, qui conduit à une saisine de la MRAe par le maître d'ouvrage, dix à vingt mois avant le dépôt du dossier pour avis, l'Autorité répond à ses questions et apporte aussi un premier regard sur les enjeux du dossier. Notons, au titre des cadrages préalables déjà rendus :

- Aubervilliers (ACPIF-2024-003)
- La Verrière (ACPIF-2024-013)
- Epinay-sous-Sénart (ACPIF-2024-007)
- Brunoy (ACPIF-2024-006)
- Poissy (ACPIF-2023-020)
- Aulnay-sous-Bois et Sevran (ACPIF-2023-017)
- Sarcelles (ACPIF-2023-014)
- Pontoise (ACPIF-2023-009)

Leur contenu peut utilement permettre aux maîtres d'ouvrage, et à leurs bureaux d'études, d'apprécier les enjeux généraux de ce type d'opération. Fréquemment, lorsqu'elle est saisie d'une demande de cadrage préalable, la MRAe rencontre le maître d'ouvrage et visite le site.

La MRAe remercie Gauthier CACERES, élève de l'école Polytechnique en stage en juin, juillet et août 2024 pour sa contribution à cette lettre.

La Mission régionale d'autorité environnementale d'Île-de-France

Les autorités environnementales sont des collèges d'experts indépendants des maîtres d'ouvrage et des autorités décisionnaires. La loi répartit les compétences de trois types d'autorités environnementales. Pour l'Île-de-France, l'autorité environnementale rendant le plus grand nombre d'avis (près de 250 en 2024) est la mission régionale d'autorité environnementale (MRAe). Elle rend également de nombreuses décisions sur des plans et programmes (125 en 2024), des PLU notamment.

La MRAe est composée de dix membres : six sont membres de l'inspection générale de l'environnement et du développement durable (Igedd), placée auprès du ministre chargé de la transition écologique, et quatre sont extérieurs au ministère (une architecte-urbaniste, un scientifique du climat, un professeur d'urbanisme et de paysage, un écologue).

Ils sont épaulés par une assistante et seize agents de la direction régionale et interdépartementale de l'environnement, de l'aménagement et des transports (DRIEAT) placés sous l'autorité fonctionnelle du président de la MRAe.

Les décisions et les avis de l'Autorité environnementale sont pour l'essentiel rendus deux mois après le dépôt du dossier (trois mois pour les avis sur les plans et programmes). Débattus et délibérés entre les membres au minimum chaque quinzaine, ils sont mis en ligne dans les heures qui suivent leur adoption et transmis au demandeur et aux autorités décisionnaires ainsi qu'au maire de la commune lorsqu'il n'est pas le demandeur.

Les avis et décisions de la MRAe sont consultables via le lien suivant :
<https://www.mrae.developpement-durable.gouv.fr/ile-de-france-r20.html>

Pour écrire à l'Autorité environnementale, l'adresse est :
mrae-idf.migt-paris.igedd@developpement-durable.gouv.fr

MRAe

Mission régionale d'autorité environnementale
ÎLE-DE-FRANCE