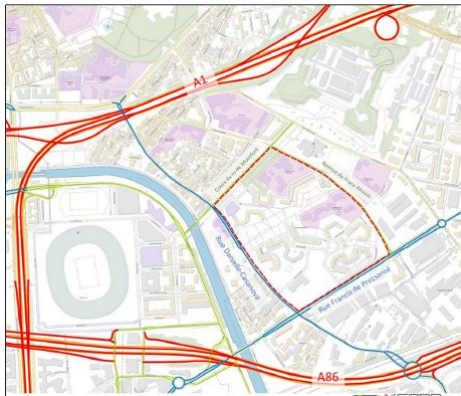




Mission régionale d'autorité environnementale
ÎLE-DE-FRANCE

**Avis sur le projet du
nouveau programme national de renouvellement
urbain (NPNRU) Franc Moisin
à Saint-Denis (93)**

**N° APJIF-2025-023
du 04/05/2025**



Localisation du projet (entouré d'un tireté rouge) et des autoroutes (en rouge) à proximité ; en bleu les axes routiers « secondaires » (bruyants), en vert, les axes moins importants - source résumé non technique - RNT p. 10



Démolitions prévues : logements en bordeaux sombre et rose vif, activités en bleu, commerces en jaune, équipements en bleu, parkings automobiles en bistre et rose éteint (RNT p. 11)



Plan de masse : en orange, groupes scolaires, logements (en brun réhabilités, en blanc neufs), en rose et violet équipements, en vert et beige espaces publics et privés, en bleu activités, le tracé du futur tramway est matérialisé par trois traits verts - RNT p. 12

Synthèse de l'avis

Le présent avis concerne le projet NPNRU de Franc-Moisin d'une emprise de 20 ha porté par l'établissement public territorial (EPT) de Plaine Commune et son étude d'impact datée de décembre 2024. Il est émis dans le cadre d'une procédure de création de Zac à Saint-Denis (93), qui avec 114 000 habitants, est la commune la plus peuplée des neuf communes de l'EPT (410 000 habitants).

Le secteur Franc-Moisin (environ 20 ha) est situé au sud-est de la commune, à environ 400 m à l'est du Stade de France, entre les autoroutes A86 au sud et A1 au nord, les pourtours du quartier étant bruyants. Il est exposé à un risque d'inondation par remontée de nappe. Le projet vise en particulier à l'horizon 2030 la démolition de 447 logements sociaux, la réhabilitation de 920 autres, la construction de 778 nouveaux logements pour partie sociaux, la réhabilitation après démolition d'un groupe scolaire et la restructuration d'un autre, la création d'une crèche, la démolition de deux parkings automobiles souterrains et la restructuration du stationnement automobile (570 places dans les espaces publics, 77 en extérieur sur les emprises des bailleurs ainsi que de très nombreux parkings souterrains destinés aux nouveaux logements, la création et l'aménagement d'un réseau viaire et d'espaces verts en cœur d'îlot (868 arbres conservés, 901 plantés, 292 supprimés), la restructuration de services destinés aux familles et aux enfants, l'amélioration des mobilités notamment en cœur d'îlot pour les piétons et les cyclistes, le maillage du quartier avec l'extérieur de l'îlot, et l'implantation de commerces, notamment en rez-de-chaussée.

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

- l'enclavement du quartier et les mobilités ;
- les nuisances sonores ;
- la pollution des sols ;
- la densification et l'adaptation au changement climatique.

Les principales recommandations de l'Autorité environnementale sont de :

- rendre compte de la manière dont la consultation publique a été prise en compte pour faire évoluer le projet et expliciter ce qui a posé question dans la charte proposée aux habitants ;
- étudier des scénarios alternatifs limitant l'émission des gaz à effet de serre (GES) du projet notamment lors de la phase de démolition ;
- procéder à une comparaison sur des bases cohérentes des effets de l'exposition au bruit du fait du projet et étudier des scénarios alternatifs afin d'éviter l'implantation de nouveaux logements le long des rues bruyantes Casanova et Pressensé et conduire une démarche d'évitement et de réduction de l'exposition au bruit des futurs habitants y compris fenêtres ouvertes en se référant aux valeurs de l'Organisation mondiale de la santé (OMS) ;
- poursuivre les investigations de pollution des sols et des gaz du sol à l'aplomb des futures zones habitées et notamment des zones devant accueillir des populations sensibles (crèches et écoles) et mettre en œuvre les mesures nécessaires pour que les zones soient pleinement compatibles avec les usages prévus ;
- justifier l'écart entre les chiffres de motorisation des ménages à l'échelle de la commune et ceux pris en considération pour le quartier, documenter les hypothèses quant à l'utilisation des places de stationnement automobile par des personnes motorisées travaillant de nuit et en déduire un dimensionnement cohérent des besoins de stationnement automobile compte tenu de l'arrivée du futur tramway T8.

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

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

Sommaire

| | |
|---|----|
| Synthèse de l'avis..... | 3 |
| Sommaire..... | 4 |
| Préambule..... | 5 |
| 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..... | 10 |
| 1.3. Principaux enjeux environnementaux identifiés par l'Autorité environnementale..... | 10 |
| 2. L'évaluation environnementale..... | 11 |
| 2.1. Qualité du dossier et de la démarche d'évaluation environnementale..... | 11 |
| 2.2. Articulation avec les documents de planification existants..... | 11 |
| 2.3. Justification des choix retenus et solutions alternatives..... | 12 |
| 3. Analyse de la prise en compte de l'environnement..... | 12 |
| 3.1. L'enclavement et les mobilités..... | 12 |
| 3.2. Enjeux sanitaires..... | 13 |
| 3.3. La densification et l'adaptation au changement climatique..... | 16 |
| 4. Suites à donner à l'avis de l'Autorité environnementale..... | 18 |
| ANNEXE..... | 20 |
| 5. Liste des recommandations par ordre d'apparition dans le texte..... | 21 |

Préambule

Le système européen d'évaluation environnementale des projets, plans et programmes est fondé sur la [directive 2001/42/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2001](#) relative à l'évaluation des incidences de certaines planifications sur l'environnement¹ et sur la [directive modifiée 2011/92/UE du Parlement européen et du Conseil du 13 décembre 2011](#) relative à l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement. Les démarches d'évaluation environnementale portées au niveau communautaire sont motivées par l'intégration des préoccupations environnementales dans les choix de développement et d'aménagement.

Conformément à ces directives un avis de l'autorité environnementale² vise à éclairer le public, le maître d'ouvrage, les collectivités concernées et l'autorité décisionnaire sur la qualité de l'évaluation environnementale et sur la manière dont l'environnement est pris en compte dans le projet, plan ou programme.

* * *

La Mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) d'Île-de-France, autorité environnementale compétente en application de l'article R. 122-6 du code de l'environnement, a été saisie par l'établissement public territorial Plaine Commune pour rendre un avis sur le projet inscrit dans le nouveau programme national de renouvellement urbain (NPNRU) Franc-Moisin, porté par Plaine Commune, situé à Saint-Denis (93) et sur son étude d'impact datée de décembre 2024.

Le projet NPNRU Franc-Moisin nécessite une évaluation environnementale dans le cadre d'une procédure de création de zone d'aménagement concerté (Zac) en application de l'article R.122-2 du code de l'environnement (rubrique 39 du tableau annexé à cet article).

Conformément à sa délibération du 09 août 2023 régissant le recours à la délégation en application de l'article 3 de son règlement intérieur, l'Autorité environnementale d'Île-de-France a délégué, par sa décision du 23 avril 2025 à Sylvie BANOUN la compétence à statuer sur le projet de NPNRU Franc Moisin à Saint-Denis (93).

Sur la base des travaux préparatoires du pôle d'appui et sur le rapport de Sylvie Banoun, coordonnatrice, et en prenant en compte les réactions et suggestions des membres de l'Autorité environnementale consultés du 29 avril au 3 mai 2025, la délégataire rend l'avis qui suit.

La délégataire atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans le présent avis.

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

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

- 1 L'environnement doit être compris au sens des directives communautaires sur l'évaluation environnementale. Il comprend notamment la diversité biologique, la population, la santé humaine, la faune, la flore, les sols, les eaux, l'air, les facteurs climatiques, les biens matériels, le patrimoine culturel, y compris le patrimoine architectural et archéologique, les paysages et les interactions entre ces facteurs (annexe I, point f de la directive 2001/42/CE sur l'évaluation environnementale des plans et programmes, annexe IV, point I 4 de la directive 2011/92/UE modifiée relative à l'évaluation des incidences de certains projets sur l'environnement).
- 2 L'article R. 122-6 du code de l'environnement, s'agissant des projets, et l'article R. 122-17 du même code ou l'article R. 104-21 du code de l'urbanisme, s'agissant des plans et programmes, précisent quelles sont les autorités environnementales compétentes. Parmi celles-ci, figurent les missions régionales d'autorité environnementale (MRAe) de l'inspection générale de l'environnement et du développement durable (IGEDD), présidées par des membres de cette inspection qui disposent d'une autorité fonctionnelle sur des services des directions régionales intitulés « pôle d'appui de la MRAe » (cf art R. 122-24 du code de l'environnement)

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

Sigles utilisés

| | |
|--------------|---|
| Anru | Agence nationale pour la rénovation urbaine |
| ARR | Analyse des risques résiduels |
| EI | Étude d'impact |
| EPT | Établissement public territorial |
| ERC | Éviter, réduire, compenser |
| ETM | Élément trace métallique |
| GES | Gaz à effet de serre |
| ICU | Îlot de chaleur urbain |
| Insee | Institut national de la statistique et des études économiques |
| MGP | Métropole du Grand Paris |
| NPNRU | Nouveau programme national de renouvellement urbain |
| OMS | Organisation mondiale de la santé |
| OAP | Orientation d'aménagement et de programmation |
| PLU | Plan local d'urbanisme |
| PLUi | Plan local d'urbanisme intercommunal |
| QPV | Quartier prioritaire au titre de la politique de la ville |
| RNT | Résumé non technique |
| Sdage | Schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux |
| Sdrif | Schéma directeur de la région Île-de-France |
| SRCE | Schéma régional de cohérence écologique |
| Zac | Zone d'aménagement concerté |

Avis détaillé

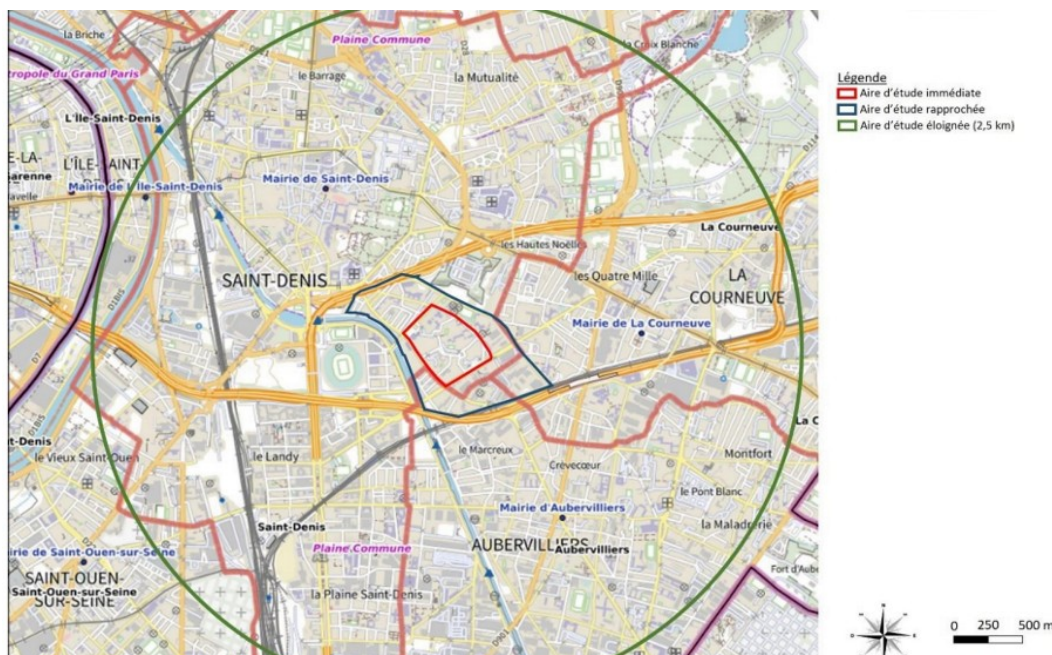


Illustration 1 : situation géographique du site du projet (source : Étude d'impact p. 12/394)

1. Présentation du projet

1.1. Contexte et présentation du projet

La commune de Saint-Denis se situe au nord de Paris. Elle s'étend de la porte de la Chapelle au sud, à Villetaneuse, Pierrefitte et Stains au nord, à la Seine à l'Ouest et à la Courneuve au nord-est. Elle compte 113 942 habitants (Insee 2021) et fait partie de l'Établissement public territorial (EPT) Plaine Commune, un des douze territoires de la Métropole du Grand Paris.

Le projet, une vingtaine d'hectares, est situé dans le quartier du Franc-Moisin (cf. illustration 2), enclavé, principalement constitué de logements, tous sociaux. Ce quartier est isolé du centre-ville par la présence de l'autoroute A1 au nord-ouest et du canal Saint-Denis à l'est ; il l'est aussi de la ville d'Aubervilliers par l'A86 au sud, et des quartiers du nord-est par le Fort de l'Est. S'ajoute à cet isolement une architecture de grands ensembles qui le singularise du tissu pavillonnaire alentour.

Le projet est bordé :

- au nord-ouest, par le Cours du Ru Montfort ;
- à l'ouest par la rue Danielle Casanova (parallèle au canal Saint-Denis) ;
- au sud-est par la rue Francis de Pressensé ;
- au nord-est par l'avenue du Franc-Moisin.

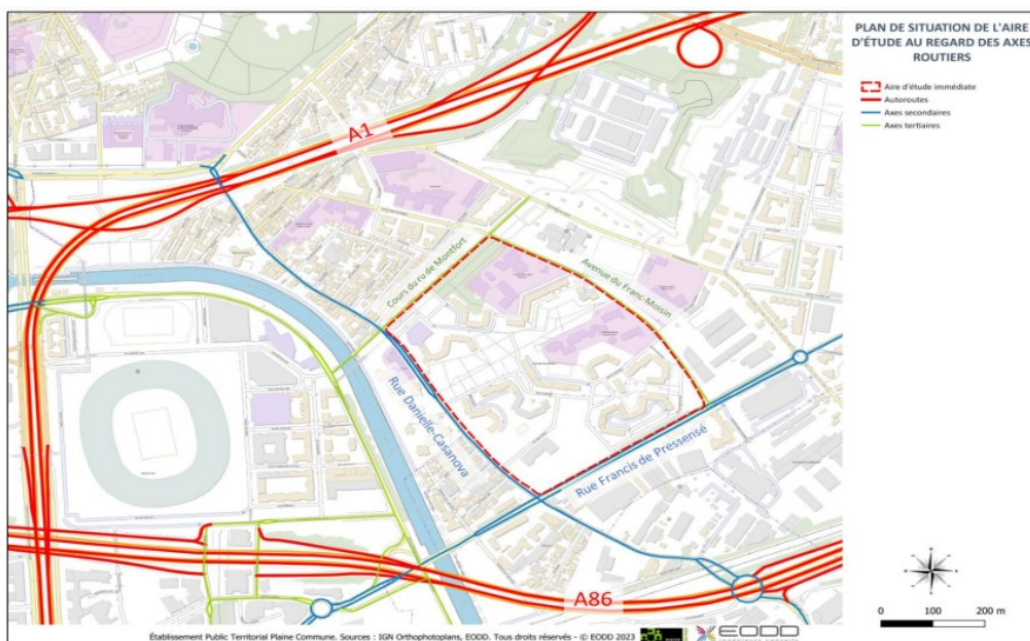


Illustration 2 : localisation du projet (source : Étude d'impact p. 13/394) – à noter les autoroutes en rouge et les voies importantes en bleu, le canal et le stade de France.

Au nord-est et à l'est du quartier, l'occupation est majoritairement à vocation industrielle et commerciale (concessionnaires automobiles, bureaux, magasins divers) tandis qu'au nord-ouest et au sud-ouest elle est principalement résidentielle (habitations individuelles et collectives dotées parfois de commerces en rez-de-chaussée).

Le quartier est desservi par les lignes de bus 170, 253 et 302. L'arrivée du tramway T8 est prévue en 2031 avec deux arrêts en bord de site, rue Danielle Casanova et Cours du ru de Montfort. La ligne 13 du métro (arrêt Porte de Paris) est à vingt minutes à pied (1,6 km) du quartier comme le RER B (station La Courneuve). La nouvelle passerelle du Franc-Moisin, inaugurée en juin 2024 et accessible aux personnes à mobilité réduite (PMR), permet de franchir le canal et de rejoindre le quartier du Stade de France. L'A86 et l'A1 sont très proches.

Le dossier de création de Zac (p. 5) indique que le quartier du Franc-Moisin, auparavant classé en zone urbaine sensible, a fait l'objet d'un premier projet de rénovation urbaine de l'Agence nationale de rénovation urbaine (Anru) jusqu'en 2016. Mais plusieurs problématiques restent à traiter : habitat social exclusif et vieillissant, enclavement important du quartier, gestion du stationnement automobile, déqualification des commerces et des équipements. Le quartier est intégré à la convention pluriannuelle du projet de renouvellement urbain de Saint-Denis, approuvée par délibération du Conseil de territoire de Plaine Commune le 27 janvier 2021, au titre du nouveau programme national de renouvellement urbain (NPNRU).

Le périmètre comptait 10 200 habitants en 2006 et se compose, avant démolition, de 1 879 logements sociaux gérés par deux bailleurs : 979 par Plaine Commune Habitat (PCH) et 900 par Logirep. La volonté de la Ville de Saint-Denis, de l'EPT Plaine Commune et de l'Anru est de poursuivre et amplifier l'intervention sur les espaces publics, moderniser les équipements publics et développer une plus grande mixité sociale sur le quartier dans le cadre de cette zone d'aménagement concerté (Zac).

Jusqu'en 1921, le site était occupé par des parcelles agricoles et deux zones industrielles (p. 6 de l'étude d'impact). S'y implantèrent ensuite des pavillons d'habitation autour des zones industrielles puis un bidonville jusqu'en 1971, date du début d'aménagement du quartier avec construction de logements collectifs et d'écoles. En septembre 1995 un bâtiment, et les 260 logements qu'il comprenait, ont été démolis. La configuration n'a guère évolué depuis.

Les objectifs du projet sont, selon le dossier, de :

- désenclaver le quartier : accompagner la mutation des marges, fragmenter un îlot monolithique, mettre en

cohérence les polarités, renforcer l'ouverture du quartier et la mobilité des habitants ;

- intervenir sur l'habitat : renouveler et augmenter la diversité de l'offre de logements, requalifier le parc de logement existant ;
- accroître la diversité : favoriser la mixité fonctionnelle et l'emploi, consolider le potentiel de développement économique, préserver et développer les lieux de commercialité, améliorer les services et équipements.

La programmation comprend (étude d'impact, p. 29/394) (cf. le plan de masse) :

- la démolition de 447 logements (sur 1 879) : démolition d'une barre (B4) pour des raisons urbanistiques (longueur, hauteur et dalle non souhaitées), maintien du bâtiment B13. Une partie des cages d'escalier des bâtiments B1, B2 et B7 sont démolies pour permettre une ouverture du quartier (création d'axes est/ouest et nord/sud structurants). Maintien toutefois d'une cage d'escalier sur le bâtiment B7 pour réduire les voies



Illustration 3 : Plan de masse de la programmation de la Zac (source : p. 7 Étude d'impact)

créées et limiter le risque de rodéos urbains ;

- réhabilitation de 920 logements : pour faciliter l'appropriation des différents espaces en fonction de leur statut ;
- construction de 778 logements neufs sociaux et en accession avec leurs parkings automobiles dédiés ;
- démolition des parkings souterrains place Rouge et place de Lorraine pour des questions de sécurité et de sûreté (mésusages) ;
- interventions sur les équipements publics du quartier :
 - réhabilitation du groupe scolaire Rodin-Renoir ;
 - démolition et reconstruction du groupe scolaire Descartes, avec l'ouverture de classes supplémentaires ;
 - construction d'une crèche ;
 - relocalisation et regroupement de plusieurs locaux (protection maternelle et infantile, Maison de quartier, antenne jeunesse, crèche, associations...) ;

- création d'équipements sportifs ;
- développement d'un nouveau pôle commercial à l'angle de la rue Casanova et du Cours du Ru de Montfort et en RdC des immeubles ;
- création et restructuration des espaces publics : création du square des Écoles à proximité directe du nouveau groupe scolaire et agrandissement et amélioration du square Casanova ;
- refonte du maillage viaire : création de deux voies à l'intérieur du quartier (cf. plan de masse) : rénovation et création d'espaces publics végétalisés (voies et cheminements, parcs et jardins, squares) ; aménagement de voies de circulation piétons et cyclistes ;
- refonte du plan de stationnement automobile : mise en place d'une offre dans les espaces publics et démolition des parkings souterrains existants mais création d'une offre importante de parkings automobiles souterrains destinés aux nouveaux logements.

L'étude d'impact (p. 31) indique que le permis de démolir a été déposé par anticipation avant la finalisation de l'étude d'impact, en vue d'une mise en œuvre dès la fin du relogement des ménages (prévue pour le deuxième trimestre 2023). Les démolitions ont été amorcées dès décembre 2022. Elles ont concerné le bâtiment B4 et une partie des cages d'escalier des B1/B2/B7. L'étude d'impact intègre les incidences de ces démolitions en régularisation. Les travaux ont débuté en 2022 pour une livraison prévue en 2031. Leurs modalités travaux sont détaillées en pages 38 à 42 de l'étude d'impact.

Il aurait été préférable que la démarche d'autorisation environnementale intervienne au stade de la première autorisation du projet.

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

Le dossier précise les modalités d'association du public en amont du projet (p. 22 de l'étude d'impact). La concertation a démarré en 2016 au lancement de l'étude urbaine avec des réunions et des ateliers de concertation organisés par la ville de Saint-Denis et l'EPT Plaine Commune. Au total, entre 2016 et 2018, il y a eu neuf réunions publiques, quatre ateliers de travail participatif, sept rencontres avec le conseil citoyen, deux visites urbaines, huit permanences sur l'espace public et six ateliers de jeux.

En parallèle de cette concertation organisée par la ville, le conseil citoyen a conduit une réflexion³ fondée sur des ateliers participatifs thématiques du projet pour apporter un regard complémentaire. Il en a résulté un schéma directeur de projet en 2017 en association avec le conseil citoyen.

Entre 2019 et 2022 (p. 24 de l'étude d'impact) se sont tenues cinq réunions publiques et cinq rencontres avec le conseil citoyen pour une deuxième phase de concertation suite au premier retour de l'Anru et au changement de l'équipe municipale. Elle a conduit à abandonner la démolition du bâtiment B13.

Une charte locale a été élaborée conjointement avec les bailleurs sociaux, la ville de Saint-Denis, l'EPT Plaine Commune et l'amicale de locataires mais elle n'a semble-t-il pas rencontré l'adhésion des habitants du quartier selon le dossier. Le dossier n'explique pas ce qui a posé question dans la charte. La presse locale évoque des oppositions des habitants aux démolitions de logements sociaux au regard de leur pénurie et de l'absurdité écologique de ces démolitions en termes de bilan carbone. Il en est ressorti que l'existence d'espaces libres aurait permis de répondre aux objectifs de rénovation du quartier et de mixité sociale sans démolition de 500 logements sociaux. L'étude d'impact aurait dû rendre compte de ces débats et exposer les réponses apportées par le maître d'ouvrage ainsi que les évolutions du projet auxquelles ils avaient conduit.

(1) L'Autorité environnementale recommande de rendre compte de la manière dont la consultation publique a été prise en compte pour faire évoluer le projet.

1.3. Principaux enjeux environnementaux identifiés par l'Autorité

3 Avec l'aide d'« Alternatives pour des projets urbains ici et à l'international », une association composée de chercheurs et de militants des quartiers pour seconder les habitants confrontés à un projet impliquant des démolitions de logements et des déménagements des familles.

environnementale

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

- l'enclavement du quartier et les mobilités ;
- les nuisances sonores ;
- la pollution des sols ;
- la densification et l'adaptation au changement climatique.

2. L'évaluation environnementale

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

L'étude d'impact est claire, correctement structurée et bien illustrée. Les thématiques environnementales sont toutes traitées à l'échelle du projet de la Zac, notamment celles correspondant à des enjeux forts : bruit, pollution des sols, mobilités et densification compte tenu de ses effets sur la pleine terre, les îlots de chaleur urbains et les émissions de gaz à effet de serre.

2.2. Articulation avec les documents de planification existants

L'étude d'impact traite (p. 49) de l'articulation du projet avec plusieurs documents de planification : le schéma directeur de la région Île-de-France (Sdrif), PLUi de Plaine commune, schéma d'assainissement et schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (Sdage) Seine Normandie 2022 – 2027.

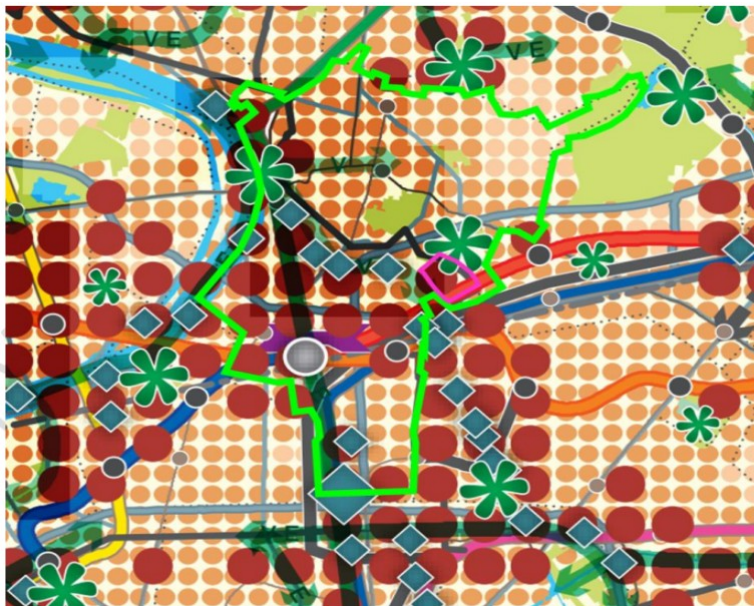


Illustration 4 : Le secteur du projet est à fort potentiel de densification d'après le Sdrif (source : p. 10 Annexe densité)

La zone constitue un secteur à fort potentiel de densification et concerné par une orientation du Sdrif : « Située en milieu urbain dense à proximité de Paris, elle est reliée au reste du territoire métropolitain. Son emplacement proche du canal Saint-Denis permet également de conserver et valoriser les espaces naturels et agricoles. ».

2.3. Justification des choix retenus et solutions alternatives

L'étude d'impact retrace l'évolution des scénarios d'aménagement de la Zac suite aux demandes des riverains (exemple : baisse des démolitions de 506 à 447 logements). Le dossier ne présente cependant pas de dispositions visant à réduire l'exposition au bruit des habitations destinées à être implantées le long des rues bruyantes.

La prise en compte d'une analyse du projet en termes de cycle de vie aurait peut-être conduit à des choix différents.⁴

(2) L'Autorité environnementale recommande :

- de présenter un scénario évitant l'implantation de nouveaux logements le long de rues bruyantes ;
- de réaliser une analyse de cycle de vie (ACV) du projet en vue le cas échéant de le faire évoluer.

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

3.1. L'enclavement et les mobilités

Le quartier du Franc-Moisin est présenté comme enclavé et le maillage cyclable et piéton dont il bénéficie est discontinu. Certains itinéraires cyclables longeant le cours Montfort et le canal permettent de rejoindre le quartier du stade de France à l'ouest grâce à une passerelle récente de franchissement du canal. Mais le réseau n'est connecté ni avec le centre-ville à l'ouest ni le quartier de la Plaine et à Aubervilliers au sud.



Illustration 5 : carte des aménagements cyclables sur le quartier de Franc Moisin
(source : p. 13 Annexe sur les mobilités)

Le quartier de Franc-Moisin est connecté au centre-ville et au Métro ligne 13 (station porte de Paris) par la ligne de bus 170 et l'arrivée du tramway T8 permettra une connexion avec la Plaine, Aubervilliers et Paris au sud (p. 49).

L'annexe sur les mobilités fait état d'une pression très forte du stationnement automobile (p. 20/94). Elle indique (p. 17) l'existence de 1 406 places en voirie aux alentours : 783 au Franc-Moisin pour 1 800 logements dont peu disposent de parking privé. Peu de places sont disponibles en journée. Une explication est avancée (p. 25) : « les résidents n'utilisent que peu leurs véhicules pour les déplacements domicile/travail. Mais ceci pourrait aussi révéler une part importante de travailleurs de nuit, absents du quartier à 4h, mais de retour à 10h ». 235 véhicules stationnent en dehors des espaces dédiés. Le lien entre l'occupation des stationnements

⁴ L'analyse du cycle de vie (ACV) est une méthode standardisée qui répertorie et quantifie les flux physiques de matière et d'énergie tout au long de la vie d'un produit, de sa conception à sa fin de vie, afin d'évaluer son impact environnemental.

automobiles et le taux de motorisation des ménages n'est pas documenté et cette question nécessite un traitement particulier. En effet, le dossier estime le taux de motorisation à 0,71 par logement alors qu'il est selon l'Insee de 37,9 à l'échelle de la commune. L'écart avec la donnée Insee n'est pas expliqué par le dossier et devrait être documenté..

Le projet prévoit (p. 55) que les 350 nouveaux logements en accession à la propriété n'aggraveront pas la demande en stationnement puisqu'ils auront leur parking souterrain propre (0,7 pl./log.), tout comme les 250 logements sociaux neufs (0,5 pl./log.). Cela constitue un parc de stationnements automobiles très conséquent. La baisse de l'usage de la voiture suite à la mise en service du tramway est évaluée à faible (0,70 voiture par logement au lieu de 0,71) alors qu'elle devrait se traduire (p. 42) par une réduction de l'offre de stationnement automobile : « L'offre devrait être réduite en supprimant notamment tout ou partie des places de stationnement rue Casanova et une partie du parking Franc-Moisin ». Selon le dossier, l'effet de l'arrivée du tramway est particulièrement faible mais il n'est pas expliqué.

La suppression de places gratuites dans le cadre du projet « doit permettre d'augmenter le taux de location des parkings des bailleurs sociaux » même si les tarifs des parkings payants sont, selon le dossier, relativement élevés pour les habitants du quartier. L'ensemble paraît peu cohérent avec une analyse dont il ressortirait que les places seraient occupées par des personnes travaillant la nuit sans que cette proportion soit documentée.

L'effet du projet paraît mal évalué et la part de personnes motorisées travaillant de nuit n'est pas appréciée, ce qui constitue une lacune du dossier.

(3) L'Autorité environnementale recommande de :

- évaluer la part des habitants du quartier motorisés et travaillant de nuit et les effets du projet sur leurs possibilités spécifiques de stationnement ;
- expliquer l'écart entre le taux de motorisation des ménages à l'échelle de la commune et celui qui est retenu pour le quartier et le projet ;
- étayer rigoureusement le besoin en stationnements automobiles créés dans le cadre du projet ;
- présenter un schéma cyclable cohérent du quartier et de ses interactions avec le maillage cyclable alentour, existant ou projeté, permettant de connecter le quartier au centre-ville de Saint-Denis et aux principaux pôles générateurs de déplacement (établissements scolaires, arrêt de transports en commun lourds, services publics et privés, lieux de commerce et de loisirs, etc.).



Illustration 6 : Les secteurs à risques de pollution sur le site (source : p. 107 Étude d'impact)

3.2. Enjeux sanitaires

■ Le bruit

Une carte stratégique de bruit (source : Bruitparif) présentée dans l'étude d'impact (p. 84) fait apparaître un niveau sonore très fortement corrélé au bruit routier avec un contexte bruyant le long des deux voiries de

catégorie 3⁵ qui bordent le projet (rue Danielle Casanova au sud-ouest et rue Francis de Pressensé au sud-est). L'ambiance sonore en cœur d'îlot est plutôt calme, du fait de nombreux bâtiments qui font écran : les niveaux relevés sont inférieurs à 53 dB (A) Lden⁶ (exception faite des étages élevés), valeur de référence de l'Organisation mondiale de la santé, qui constitue la référence en matière de santé humaine, pour déterminer l'impact sanitaire du bruit⁷.

| trafic | Journée | nuit |
|-------------|--------------------------|-------------------------|
| routier | 53 dBL _{den} | 45 dBL _{night} |
| ferroviaire | 54 dBL _{den} | 44 dBL _{night} |
| aérien | 45 dBL _{den} | 40 dBL _{night} |
| loisirs | 70 dBL _{Aeq24h} | |

Illustration 7 : Valeurs de référence de l'OMS – source Lignes directrices relatives au bruit dans l'environnement, 2018

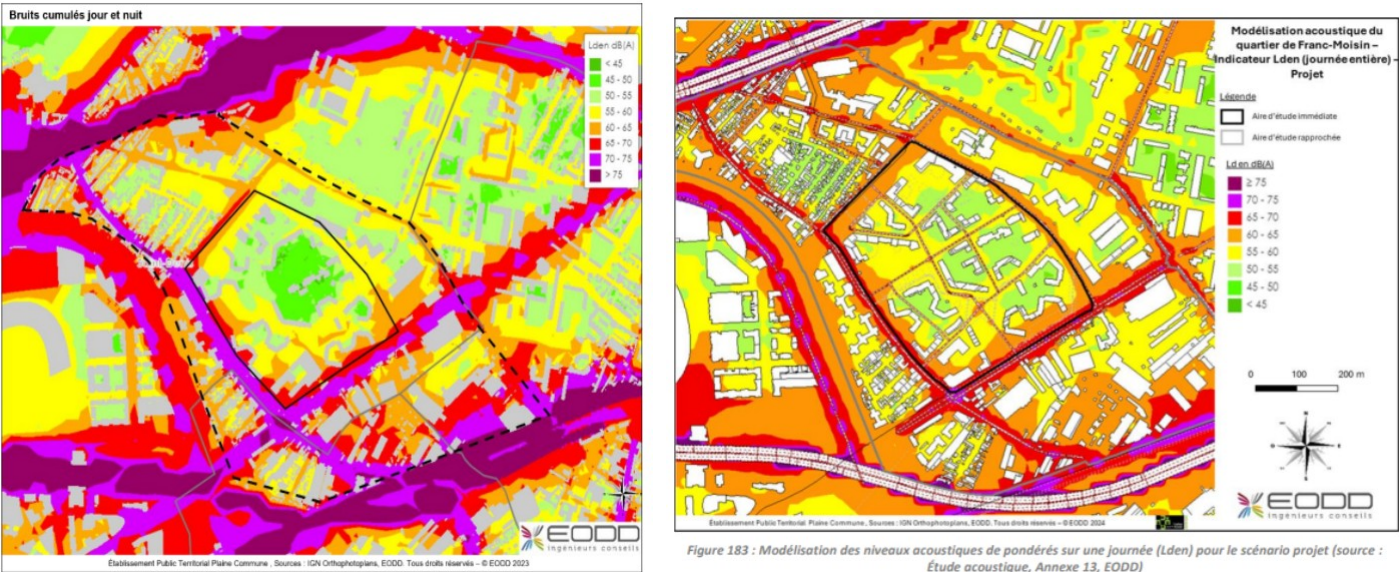


Figure 183 : Modélisation des niveaux acoustiques de pondérés sur une journée (Lden) pour le scénario projet (source : Étude acoustique, Annexe 13, EOOD)

Illustration 8 : Avant projet à gauche : carte BruitParif (p. 82) et simulation après projet sur le quartier (p. 205) (source : Étude d'impact

L'étude d'impact (p. 205) présente une simulation des niveaux de bruit après projet en tenant compte de la réalisation des voies circulées à l'intérieur du quartier. Au sens de l'arrêté du 5 mai 1995, les niveaux sonores admissibles pour les bâtiments existants en cas de « *création d'une infrastructure nouvelle* » ou de « *transformation significative d'une infrastructure existante* », n'excèdent pas la réglementation. Mais pour autant ces niveaux de bruit le long des voies nouvelles sont compris entre 55 et 60 dB Lden et excèdent donc les valeurs de référence donc de l'OMS. La méthodologie utilisée pour les deux représentations n'est cependant pas la même : Lden à droite et bruit cumulé jour et nuit à gauche, ce qui explique leurs différences significatives en dehors du quartier considéré. Ce choix devrait être exposé pour permettre une comparaison correcte.

L'étude d'impact (p. 205) prévoit la mise en œuvre de mesures d'isolation acoustique (MR7) « *une attention particulière sera portée à la réduction des nuisances acoustiques pour les bâtiments voués à recevoir du public*

- 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)).
- 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).
- <https://iris.who.int/bitstream/handle/10665/343937/WHO-EURO-2018-3287-43046-60258-fre.pdf>

sensible (en particulier crèche, groupes scolaires et maison de quartier) » et propose en outre une limitation de la vitesse à 30 km/h au sein du quartier, en précisant que cela pourrait participer à « créer une ambiance plus apaisée même si l'impact sur l'ambiance sonore reste très limité ». Outre les gains qu'elle apporte en termes de sécurité routière, il conviendrait de préciser qu'une telle réduction correspond en général à une diminution du bruit de 3 dB⁸ (soit une division par deux). L'assertion selon laquelle il s'agirait d'un gain limité n'est donc pas avérée sans démonstration de l'effet au cas d'espèce.

L'étude d'impact (p. 205) conclut que : « le soin apporté au confort acoustique dans la conception du quartier et des bâtiments garantira une exposition des futurs usagers aux nuisances acoustiques acceptable ».

Cette conclusion ne semble vérifiée que pour les nouveaux logements situés en cœur d'îlot et à la condition d'une limitation de vitesse effective à 30 km/h. Elle ne vaut pas pour les nouveaux bâtiments de logements prévus le long du cours Montfort ni le long des rues Casanova et Pressensé, exposés à des niveaux de bruit, selon les simulations, supérieurs à 60 voire 65 dB Lden. En outre, la diminution du bruit le long des voies par rapport à l'existant n'est pas expliquée.

L'Autorité environnementale relève que l'étude d'impact n'évoque des mesures d'isolation acoustique (en tout état de cause sans effet si les fenêtres sont ouvertes) que pour les futurs bâtiments situés en cœur d'îlot, sans rappeler les obligations réglementaires. Elle ne prévoit pas de démarche d'évitement, de réduction, et à défaut de compensation pour l'exposition aux nuisances sonores.

(4) L'Autorité environnementale recommande de :

- d'effectuer la comparaison entre l'état actuel et l'état modélisé sur la même base méthodologique ;
- modéliser l'effet d'une limitation de la vitesse à 30 km/h en cœur d'îlot avant de choisir de la retenir ou non au regard de son effet non significatif ;
- prévoir des mesures de réduction de l'exposition au bruit pour les immeubles réhabilités comme pour les nouvelles constructions en plus de dispositions d'isolation acoustique renforcée ;
- mettre en œuvre une démarche d'évitement, de réduction, et à défaut de compensation afin de réduire l'exposition aux nuisances sonores des futurs immeubles, y compris fenêtres ouvertes, en tenant compte de la réalité des niveaux de bruit identifiés par Bruitparif.

La pollution des sols

La thématique de la pollution des sols est traitée sérieusement. L'étude d'impact (p. 107) présente un diagnostic des sols fondé sur différentes études réalisées dans l'emprise du projet : une étude historique et de vulnérabilité des milieux réalisée en mai 2023 (annexe 17) et deux diagnostics de qualité des sols des groupes scolaires Rodin Renoir (annexe 18) et René Descartes (annexe 19) réalisés en mai 2024.



Illustration 9 : Les secteurs à risques de pollution sur le site (source : p. 107 Étude d'impact)

Les zones à risques sont représentées dans l'illustration ci-dessus.

8 Source Ademe : https://www.bruit.fr/images/stories/pdf/guide_ademe_ppbe.pdf Guide pour l'élaboration des Plans de prévention du bruit dans l'environnement

Les résultats mettent en évidence une contamination avec des teneurs à risque fort dans :

- les sols (sols superficiels perméables⁹, limons, argiles sableuses et sables) jusqu'à une profondeur de 3 m, avec des teneurs en cadmium, mercure et plomb dépassant quasi systématiquement les seuils de vigilance du Haut conseil de la santé publique (HCSP), tant en éléments traces métalliques - notamment arsenic, cadmium, cuivre, mercure, plomb et zinc - qu'en hydrocarbures et hydrocarbures aromatiques polycycliques sur l'ensemble du site jusqu'à une profondeur maximale de 3m - c'est également vérifié sur l'emprise des groupes scolaires ;
- les gaz du sol : en hydrocarbures C5-C16 et trichloroéthylène dans la cour de l'école maternelle Franc-Moisin en partie Ouest du site, et en mercure dans l'air sous dalle.

L'étude d'impact préconise de réaliser des recherches en pollutions pyrotechniques datant de la dernière guerre mondiale.

L'étude d'impact (pp. 215 et 216) préconise par conséquent pour les deux groupes scolaires :

- dans le cadre de l'usage et de la configuration actuels du site :
 - d'interdire l'accès aux espaces découverts (sols superficiels) aux enfants et usagers du site sans recouvrement préalable ;
 - de maintenir les surfaces de type enrobé ou autre revêtement en bon état à proximité et à l'emplacement de la cour ;
 - de réaliser une campagne de prélèvements des sols superficiels accessibles à l'endroit du site pour en déterminer le degré de pollution et surveiller les milieux d'exposition (air ambiant et air sous dalle) à l'aplomb de l'ensemble des bâtiments du groupe scolaire.
- dans le cadre de l'aménagement futur du site : réaliser des investigations supplémentaires de reconnaissance des milieux des sols et gaz du sol complémentaires, ainsi qu'un plan de gestion et une analyse des risques résiduels (ARR) si nécessaire afin de s'assurer de la compatibilité de la qualité du sous-sol avec le projet d'aménagement au sens de la circulaire du 8 février 2007.

En matière de gestion des sites et sols pollués il est recommandé d'analyser les gaz du sol par deux campagnes distinctes et dans des conditions météorologiques différentes, ce qui n'a pas été le cas à ce jour. La présence de mercure volatil dans les gaz du sol en particulier est à vérifier de même que dans l'air intérieur des écoles.¹⁰ Il est nécessaire d'établir un plan de gestion et de s'assurer de la compatibilité du site avec le projet notamment au droit des secteurs concernés par l'accueil de publics sensibles (crèches et écoles).

(5) L'Autorité environnementale recommande de :

- mettre en cohérence la caractérisation de la nature des sols et de la vulnérabilité des eaux souterraines aux pollutions ;
- poursuivre les investigations de pollution des sols, des gaz du sol et de la nappe à l'endroit des futures zones habitées et des zones devant accueillir des populations sensibles (crèches et écoles) ;
- mettre en œuvre les mesures de vérification et de suivi et de mettre en place un plan de gestion en vue de garantir la compatibilité des sites avec l'accueil d'usages sensibles.

3.3. La densification et l'adaptation au changement climatique

■ La densification du site du projet

L'évaluation environnementale du projet comprend une étude de densité (article 300-1-1 du code de l'urbanisme) et par conséquent de l'optimisation de la densité des constructions. L'étude d'impact indique (p. 13 à

⁹ Mais il est indiqué par ailleurs .que les eaux souterraines sont moyennement vulnérables en raison du caractère peu perméable des sols.

¹⁰ Les résultats des analyses de sols superficiels, menées par le laboratoire central de la préfecture de police, pourront compléter le diagnostic des sols du groupe scolaire.

p. 15 de l'annexe densité) que le projet se traduira par une augmentation de la population (elle passe de 4 990 à 5 823 habitants) et du nombre de logements (passage de 2 087 à 2 240 logements).

Malgré une emprise au sol légèrement augmentée (+0,58 ha), la densité bâtie nette du projet (hors espaces publics) de renouvellement urbain du quartier de Franc Moisin diminue par rapport à l'état initial (- 28 %) du fait d'une désimperméabilisation conséquente mais le projet est plus dense en termes de nombre de logements, d'habitants et d'emplois. Les immeubles sont cependant plus bas et les cœurs d'îlots privatifs sont végétalisés alors que les espaces publics artificialisés sont plus présents avant réalisation du projet.

Cette démarche de dés-imperméabilisation est favorable à l'augmentation des surfaces où les eaux pluviales peuvent s'infiltrer, ce qui concourt à la recharge des nappes et à la prévention du risque d'inondations par ruissellement et répond donc aux dispositions 3.2.3 et 3.2.5 du Sdage, en plus d'être source d'aménités.

■ Les îlots de chaleur urbains

L'étude d'impact (pp. 77 et 231) évoque le phénomène de formation des îlots de chaleur urbains (ICU)¹¹. Elle conclut que la dés-imperméabilisation de surfaces prévue dans le cadre du projet aura, bien que limitée, un impact positif sur le phénomène. Elle indique que le projet fait passer les surfaces perméables de 82 000 m² soit 42 % (actuellement) à 100 800 m² (soit 52 %). Le renforcement de la végétalisation du quartier devrait permettre de créer des zones d'ombres supplémentaires et de rafraîchir l'espace. La plantation d'un solde de 609 nouveaux arbres prévue dans le cadre du projet devrait densifier la végétation au sein du quartier, contribuant à limiter l'augmentation des températures estivales et le phénomène l'îlot de chaleur urbain mais un arbre adulte et un arbre nouvellement planté ne sont pas comparables en termes de résilience et cet effet n'est pas mesuré. L'effet cumulé de ces plantations et enlèvements sur le phénomène d'îlot de chaleur urbain n'est toutefois pas évalué par une projection des températures estivales des surfaces actuelles et après réalisation du projet, et le dossier ne propose pas de simulation à l'horizon 2100 en fonction de la trajectoire nationale de référence de l'adaptation au changement climatique qui prévoit une augmentation de température moyenne de 4 °C en France avec un accroissement de la durée des périodes de canicule.

(6) L'Autorité environnementale recommande d'évaluer les effets du projet et de l'ensemble de la Zac sur le phénomène des îlots de chaleur urbains en comparant les températures diurnes et nocturnes durant l'été avant et après réalisation des aménagements, et d'effectuer une simulation à l'horizon 2100 en fonction de la trajectoire nationale de référence d'adaptation au changement climatique.

■ Les émissions de GES

Le bilan des émissions en gaz à effet de serre (GES) du projet a été évalué dans l'étude d'impact (cf. annexe Bilan GES). Le différentiel entre les émissions du projet et celles de l'état initial montre une augmentation des émissions de GES du fait du projet : + 1 069,3 t CO2e/an, soit + 23,7 % d'émissions de gaz à effet de serre (p. 28).

11 Le phénomène d'îlot de chaleur urbain (ICU), très fortement lié à l'occupation du sol, conduit notamment à accroître l'intensité des températures diurnes et nocturnes en ville, et ce, à l'échelle de la rue ou du quartier (source : www.cerema.fr). La MRAe a publié une lettre d'information sur la surchauffe urbaine à laquelle il sera utile de se référer.

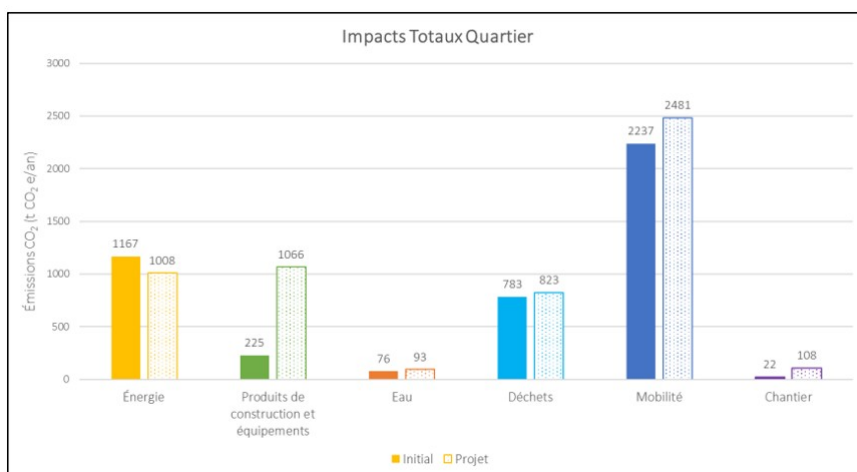


Illustration 10 : Comparaison des émissions des GES par poste entre l'état initial et le projet (en tonnes CO₂e/an)
(source : p 28 Annexe Bilan carbone)

En comparaison avec l'état initial, le projet est plus émetteur sur le poste lié aux produits de construction et d'équipements (+ 841 tCO₂e/an, soit + 372,8%), car le quartier étant réaménagé dans sa totalité, l'ensemble des matériaux nécessaires à la construction, la rénovation ou la démolition des bâtiments participe à émettre davantage de GES qu'à l'état initial. Le poste chantier est également plus lourd dans le scénario projet, car il n'y a pas de chantier à l'état initial (+ 85,9 tCO₂e/an, soit + 382,3%)

Le poste émettant le plus de GES est celui de la construction, lequel intègre les démolitions qui sont conséquentes dans le cas du projet (démolitions d'immeubles, de parkings souterrains). Y sont intégrés la construction des bâtiments neufs, la rénovation d'autres bâtiments et la démolition. Mais l'outil ne permet pas d'afficher les parts relatives des trois catégories : construction neuve, rénovation, démolition (p. 33). Il aurait été intéressant de connaître la part respective des composantes de ce poste et de proposer un scénario qui favorise la réhabilitation plutôt que la démolition.

(7) L'Autorité environnementale recommande de détailler les différentes composantes du poste construction en particulier la composante démolition.

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

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

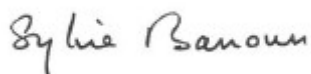
Conformément à l'[article L.122-1 du code de l'environnement](#), le présent avis de l'autorité environnementale devra faire l'objet d'une réponse écrite de la part du maître d'ouvrage qui la mettra à disposition du public par voie électronique au plus tard au moment de l'ouverture de l'enquête publique prévue à l'[article L.123-2](#). Ce mémoire en réponse devrait notamment préciser comment le maître d'ouvrage envisage de tenir compte de l'avis de l'Autorité environnementale, le cas échéant en modifiant son projet. Il sera transmis à la MRAe à l'adresse suivante : mrae-idf.migt-paris.igedd@developpement-durable.gouv.fr.

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

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

Fait à Paris le 4 mai 2025

Le membre délégué :



Sylvie BANOUN

ANNEXE

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

- (1) L'Autorité environnementale recommande de rendre compte de la manière dont la consultation publique a été prise en compte pour faire évoluer le projet.....10
- (2) L'Autorité environnementale recommande : - de présenter un scénario évitant l'implantation de nouveaux logements le long de rues bruyantes ; - de réaliser une analyse de cycle de vie (ACV) du projet en vue le cas échéant de le faire évoluer.....12
- (3) L'Autorité environnementale recommande de : - évaluer la part des habitants du quartier motorisés et travaillant de nuit et les effets du projet sur leurs possibilités spécifiques de stationnement ; - expliquer l'écart entre le taux de motorisation des ménages à l'échelle de la commune et celui qui est retenu pour le quartier et le projet ; - étayer rigoureusement le besoin en stationnements automobiles créés dans le cadre du projet ; - présenter un schéma cyclable cohérent du quartier et de ses interactions avec le maillage cyclable alentour, existant ou projeté, permettant de connecter le quartier au centre-ville de Saint-Denis et aux principaux pôles générateurs de déplacement (établissements scolaires, arrêt de transports en commun lourds, services publics et privés, lieux de commerce et de loisirs, etc.).....13
- (4) L'Autorité environnementale recommande de : - d'effectuer la comparaison entre l'état actuel et l'état modélisé sur la même base méthodologique ; - modéliser l'effet d'une limitation de la vitesse à 30 km/h en cœur d'îlot avant de choisir de la retenir ou non au regard de son effet non significatif ; - prévoir des mesures de réduction de l'exposition au bruit pour les immeubles réhabilités comme pour les nouvelles constructions en plus de dispositions d'isolation acoustique renforcée ; - mettre en œuvre une démarche d'évitement, de réduction, et à défaut de compensation afin de réduire l'exposition aux nuisances sonores des futurs immeubles, y compris fenêtres ouvertes, en tenant compte de la réalité des niveaux de bruit identifiés par Bruitparif.....15
- (5) L'Autorité environnementale recommande de : - mettre en cohérence la caractérisation de la nature des sols et de la vulnérabilité des eaux souterraines aux pollutions ; - poursuivre les investigations de pollution des sols, des gaz du sol et de la nappe à l'endroit des futures zones habitées et des zones devant accueillir des populations sensibles (crèches et écoles) ; - mettre en œuvre les mesures de vérification et de suivi et de mettre en place un plan de gestion en vue de garantir la compatibilité des sites avec l'accueil d'usages sensibles.....16
- (6) L'Autorité environnementale recommande d'évaluer les effets du projet et de l'ensemble de la Zac sur le phénomène des îlots de chaleur urbains en comparant les températures diurnes et nocturnes durant l'été avant et après réalisation des aménagements, et d'effectuer une simulation à l'horizon 2100 en fonction de la trajectoire nationale de référence d'adaptation au changement climatique.....17

(7) L'Autorité environnementale recommande de détailler les différentes composantes du poste construction en particulier la composante démolition.....18