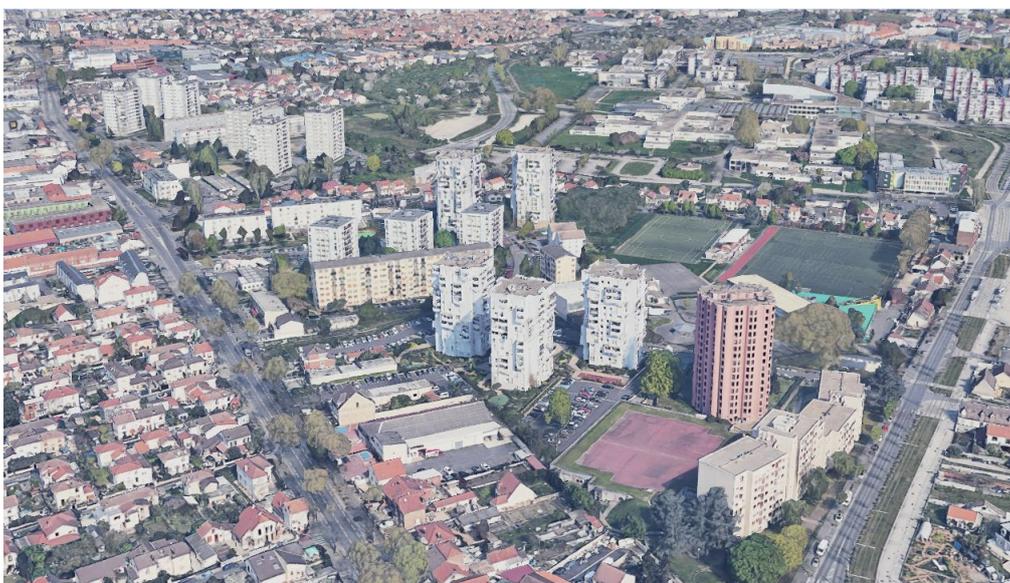




Mission régionale d'autorité environnementale
ÎLE-DE-FRANCE

**Avis délibéré
sur le projet de renouvellement urbain
du quartier Saint-Leu Langevin
à Villetaneuse (93)**

**N° APJIF-2025-075
du 13/08/2025**



Photographie aérienne du quartier orientée vers le nord (source : Google earth)



Plan masse général du projet de renouvellement urbain (source : Étude d'impact, p.31)

Synthèse de l'avis

Cet avis de l'Autorité environnementale concerne le projet de renouvellement urbain du quartier Saint-Leu Langevin, situé à Villetaneuse (93), porté par la SPL Plaine Commune Développement. Il analyse notamment la qualité de son étude d'impact. Il est émis dans le cadre d'une procédure de déclaration de projet.

Le projet consiste au renouvellement urbain du périmètre constitué par les quartiers contigus Saint-Leu et Langevin, retenu dans le cadre du nouveau programme de renouvellement urbain (NPNRU). Il s'étend sur environ 14,7 ha et est situé en entrée de ville au sud de la commune. Le programme prévisionnel global prévoit la démolition de 123 logements, la démolition-reconstruction de l'école Langevin-Vallès, la construction de 14 159 m² de surface de plancher dont 191 logements (12 773 m²) répartis en neuf lots de bâtiments allant de R+1 à R+5 ainsi que 1 386 m² de surface commerciale, la réhabilitation de 690 logements et leur résidentialisation, la création et la restructuration d'équipements publics. Cette programmation immobilière sera accompagnée de la création ou de la requalification d'environ 27 798 m² d'espaces publics, dont l'aménagement d'un square et d'un jardin pédagogique. La trame viaire interne du quartier sera reconfigurée, avec notamment la création de deux artères nord-sud et la requalification de nombreuses voies. Les travaux doivent s'étendre jusqu'en 2031, avec les premières livraisons de programmes de logements neufs en 2029.

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

- la santé humaine ;
- le changement climatique ;
- les mobilités ;
- les impacts des travaux.

Dans son avis, l'Autorité environnementale recommande notamment de présenter en détail les solutions de substitution raisonnables étudiées pour l'ensemble des composantes du projet de renouvellement urbain, de justifier les choix réalisés en s'appuyant sur une analyse multi-critères au regard de leurs incidences potentielles sur l'environnement et la santé humaine, notamment en ce qui concerne les démolitions, et d'établir pour chaque immeuble voué à la démolition une analyse détaillée de la qualité spatiale de ses logements, de son état énergétique, des problèmes techniques et de gestion posés, ainsi que de son potentiel de transformation par une réhabilitation plus ou moins lourde, afin de ne s'engager dans une démolition qu'à la condition d'avoir démontré que ce choix est le plus pertinent. Elle recommande également de renforcer les mesures permettant d'éviter ou de réduire significativement l'exposition au bruit des habitants, tant des logements neufs que ceux réhabilités, par référence aux valeurs de référence définies par l'Organisation mondiale de la santé (OMS) en matière de risques sanitaires, y compris lorsque les fenêtres sont ouvertes et dans les espaces de vie extérieurs. Par ailleurs, elle recommande de définir des mesures d'évitement et de réduction de l'exposition à la pollution atmosphérique de la population, notamment sensible, au sein des futures constructions et des bâtiments réhabilités, au regard des valeurs de référence définies par l'OMS pour caractériser l'effet néfaste sur la santé des pollutions de l'air.

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

Sommaire	4
Préambule	5
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.....	11
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.....	12
2.3. Justification des choix retenus et solutions alternatives.....	13
3. Analyse de la prise en compte de l'environnement	15
3.1. La santé humaine.....	15
3.2. Le changement climatique.....	20
3.3. Les mobilités.....	22
3.4. Les modes actifs de déplacement.....	23
3.5. Les impacts liés aux travaux.....	25
4. Suites à donner à l'avis de l'Autorité environnementale	27
ANNEXE	28
5. Liste des recommandations par ordre d'apparition dans le texte	29

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 de renouvellement urbain du quartier Saint-Leu Langevin, porté par la SPL Plaine Commune Développement, situé à Villetaneuse (Seine-Saint-Denis) et sur son étude d'impact datée de juin 2025.

Le projet de renouvellement urbain du quartier Saint-Leu Langevin est soumis à la réalisation d'une évaluation environnementale en application de l'article R.122-2 du code de l'environnement (rubrique 39 du tableau annexé à cet article), dans le cadre d'une procédure de déclaration de projet.

L'Autorité environnementale en a accusé réception le 13 juin 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 le 26 juin 2025. L'agence régionale de santé d'Île-de-France a apporté sa contribution le 10 juillet 2025.

L'Autorité environnementale s'est réunie le 13 août 2025. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur le projet de renouvellement urbain du quartier Saint-Leu Langevin.

Sur la base des travaux préparatoires du pôle d'appui et sur le rapport d'Isabelle AMAGLIO TERISSE, coordinatrice, 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.

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)

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

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

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

Sigles utilisés

Anru	Agence nationale pour la rénovation urbaine
Casias	Cartographie des anciens sites industriels et activités de services
dB(A)	Décibel pondéré A
EPT	Établissement public territorial
ERC	Séquence « éviter – réduire - compenser »
GES	Gaz à effet de serre
ICPE	Installation classée pour la protection de l'environnement
ICU	Îlot de chaleur urbain
Insee	Institut national de la statistique et des études économiques
LAéq	Indicateur réglementaire français (notamment utilisé pour le classement sonore des infrastructures de transports). Il correspond au niveau sonore moyen sur une période déterminée (6 h-18 h : LAeq jour ; 18 h-22 h : LAeq soirée ; 22 h-6 h : LAeq nuit).
Lden	Niveau moyen sur 24h du bruit corrigé en soirée (18-22h) par + 5 dB(A)) et durant la nuit (22h- 6h) par +10 dB(A) pour tenir compte de la sensibilité accrue des individus aux nuisances sonores durant ces deux périodes.
Ln	Niveau moyen durant la nuit (22 h-6 h)
NO₂	Dioxyde d'azote
NPNRU	Nouveau programme de renouvellement urbain
OMS	Organisation mondiale de la santé
OPAH	Opération programmée d'amélioration de l'habitat
PCAET	Plan climat-air-énergie territorial
PLUi	Plan local d'urbanisme intercommunal
PM₁₀	Particules fines de diamètre inférieur à 10 micromètres
PM_{2,5}	Particules fines de diamètre inférieur à 2,5 micromètres
POPAC	Programme opérationnel de prévention et d'accompagnement des copropriétés
QPV	Quartier prioritaire de la politique de la ville
RD	Route départementale
Sage	Schéma d'aménagement et de gestion des eaux
SCoT	Schéma de cohérence territoriale
Sdage	Schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux

Sdrif-E	Schéma directeur de la région Île-de-France, dit environnemental
SPL	Société publique locale
SRCAE	Schéma régional climat, air et énergie
SRCE	Schéma régional de cohérence écologique
tCO₂eq	Tonne équivalent CO ₂
TRACC	Trajectoire de réchauffement de référence pour l'adaptation au changement climatique

Avis détaillé

1. Présentation du projet

1.1. Contexte et présentation du projet

La commune de Villetaneuse, dont le territoire s'étend sur environ 2,31 km², est une commune de Seine-Saint-Denis située à environ sept kilomètres au nord de Paris et limitrophe avec le Val d'Oise, qui regroupe 12 432 habitants (Insee³, 2022). Elle fait partie de l'établissement public territorial (EPT) Plaine Commune, qui compte environ 450 000 habitants répartis sur neuf communes (Étude d'impact, p. 21). En raison de la présence d'infrastructures de transports et de l'université Sorbonne Paris Nord, qui occupe une emprise importante, le territoire communal est de fait organisé en zones ayant des fonctions, des usages spécifiques ou des influençant les dynamiques urbaines et de connexion avec les autres villes. Le quartier Saint-Leu Langevin se situe à l'entrée sud de la commune, à la frontière avec Épinay-sur-Seine et Montmagny.

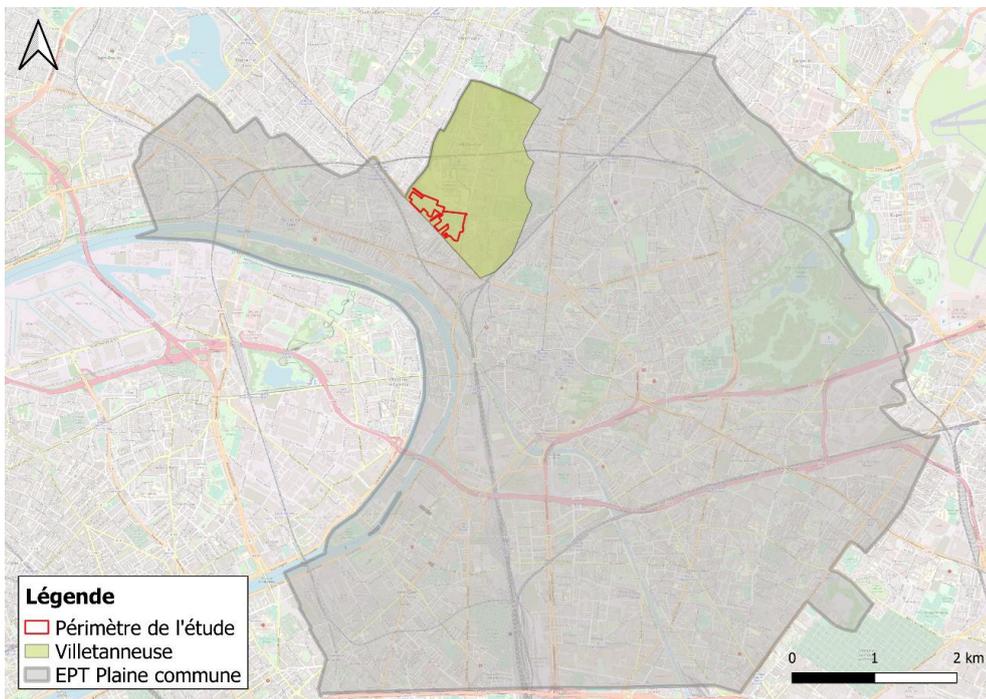


Figure 1 : Localisation du projet à l'échelle intercommunale (Source : Étude d'impact, p. 22)

Le projet se situe dans le « quartier Sud » de Villetaneuse, zone mentionnée dans le dossier comme étant la plus dense de la commune avec 4 380 habitants et 1 176 logements dont 37 % sociaux (Étude d'impact, p.23). Constitué à proprement parler de deux quartiers contigus, Saint-Leu et Langevin, le périmètre de projet est situé en bordure de la route de Saint-Leu (route départementale 928⁴) et à proximité immédiate de l'université Sorbonne Paris Nord au nord, qui le sépare du reste de la commune. Il bénéficie d'une bonne desserte en transports en commun, à environ 600 m de la gare « Épinay-Villetaneuse » (ligne H du Transilien et tramway T 11) et à proximité de deux arrêts du tramway T8.

3 Institut national de la statistique et des études économiques.

4 Ancienne route nationale N 328.

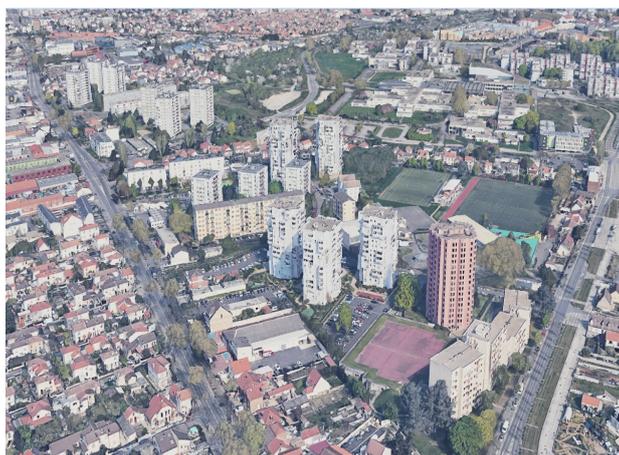


Figure 2 : Photographie aérienne du quartier orientée vers le nord
(source : Google earth)

S'étendant sur environ 14,7 ha, le quartier Saint-Leu Langevin est essentiellement constitué de tours et de barres de logements sociaux construits entre la fin des années 1960 et le début des années 1970. Le périmètre de projet comporte trois secteurs :

- le secteur Saint-Leu : situé au nord-ouest de la zone, il est majoritairement composé d'habitat collectif, ainsi que de locaux d'activités (commerces de proximité, pharmacie) et d'une friche au nord. Il est délimité par la route de Saint-Leu au sud-ouest, la rue Jules Ferry à l'ouest, l'avenue du Maroc au nord et l'avenue Jean-Baptiste Clément (RD 25) à l'est ;
- le secteur Langevin : situé au sud-est du périmètre, il est aussi essentiellement constitué d'habitats collectifs, accompagnés d'espaces ouverts (square, stade) et d'équipements (écoles, gymnase). Il est délimité par la route de Saint-Leu au sud-ouest, la rue Carnot au nord et à l'ouest, et l'avenue de la division Leclerc (RD 24) à l'est ;
- le secteur Quatremaire : accueillant une école et un peu d'habitat individuel, il remplit le rôle de « trait d'union » entre les deux autres secteurs.



Figure 3 : Carte des trois secteurs du quartier faisant l'objet d'interventions dans le cadre du projet NPNRU
(source : Étude d'impact, p. 24)

Le quartier Saint-Leu Langevin a été retenu dans les 200 quartiers d'intérêt national (QIN) prioritaires du NPNRU en raison des difficultés sociales et urbaines qu'il rencontre : enclavement, difficultés de stationnement, usages des espaces ouverts mal identifiés, façade urbaine sur la route de Saint-Leu peu attractive. Ainsi, l'opération de renouvellement urbain doit répondre à ces enjeux en transformant le quartier par une intervention sur l'habitat (réhabilitation/résidentialisation et diversification du parc), l'organisation urbaine et les espaces publics (requalification), ainsi que les équipements publics (création ou renouvellement). Pour la réali-

ser, la SPL Plaine Commune Développement a été désignée, en tant que concessionnaire, par délibération du Conseil de Territoire de Plaine Commune⁵. Les objectifs principaux du projet de renouvellement urbain sont de :

- « Favoriser l'ouverture du quartier, l'équilibre et la clarification de la domanialité entre les espaces publics/ privés grâce à un nouveau maillage viaire ;
- Favoriser la diversification de l'habitat et améliorer l'offre résidentielle ;
- Inscire les enjeux environnementaux au cœur du projet du NPNRU ;
- Valoriser et compléter le réseau d'équipements publics du quartier ;
- Valoriser et restructurer l'appareil commercial existant. » (Déclaration de projet, p. 3). Dans le cadre du pro



Figure 5: Plan masse général du projet (source : Étude d'impact, p.31)



Figure 4 : Photographie aérienne des tours de logements qui seront démolies dans le secteur Langevin (source : Étude d'impact, p. 33)

Dans le cadre du projet de renouvellement urbain, le maître d'ouvrage prévoit la démolition de trois tours du secteur Langevin (sis 66 route de Saint-Leu) contenant au total 123 logements, d'une laverie, d'une station-service, de parkings et de voiries. Dans le secteur de Saint-Leu, le pôle commercial, la voirie adjacente à ce dernier ainsi que des places de stationnement seront également détruits. L'espace libéré permettra de construire 191 logements (environ 12 773 m² de surface de plancher) et 1 386 m² de commerces sous formes de rez-de-chaussée actifs, répartis en neuf lots. Ces nouveaux bâtiments auront une hauteur comprise entre R+1 et R+5. Le parc de logements du quartier comprendra ainsi 68 logements supplémentaires, pour une population augmentant d'environ 230 habitants à horizon 2030 (Étude d'impact, p. 424).

DU manque de stationnement automobile étant constatées dans le quartier, un total de 577 places en surface et en box souterrains seront créées dans le secteur Saint-Leu ainsi que 250 places dans le secteur Langevin. L'offre en équipements publics du quartier sera renforcée : démolition-reconstruction de l'école Langevin-Vallès, extension du gymnase Paul Langevin (création d'une salle de boxe), création d'une maison de santé de 500 m². Le dossier mentionne également la construction de la médiathèque Annie Ernaux, livrée en 2022 et située à l'extérieur du périmètre d'intervention, ainsi que la réhabilitation-extension de l'école maternelle Quatremaire livrée en 2024, comme s'inscrivant dans la dynamique de la transformation du quartier bien que ne relevant pas du projet.

5 Délibération du 14 février 2023.

Les travaux du projet de renouvellement urbain du quartier sont censés s'échelonner jusqu'en 2031, selon un phasage prévisionnel joint au dossier (Annexe E – Phasage axonométrique), avec une livraison des premiers programmes immobiliers de logements en 2029. Cependant, le dossier précise que la construction des nouveaux logements est conditionnée par le relogement des habitants puis la démolition des tours de logements du secteur Langevin.

L'Autorité environnementale constate que la présentation du projet de renouvellement urbain et ses composantes, notamment en matière d'évolution de l'offre de stationnement automobile (offres existante, supprimée et créée), de niveaux de sous-sol créés, ou des caractéristiques des réhabilitations de logements menées ou à réaliser, manque de clarté. Pour une meilleure appréhension du projet et ses conséquences, il convient de compléter cette présentation.

(1) L'Autorité environnementale recommande de compléter la présentation du projet figurant dans l'étude d'impact, en apportant des précisions en matière : d'offre de stationnement existante, supprimée et créée, des niveaux de sous-sols créés à destination de stationnement, des caractéristiques des réhabilitations d'ores-et-déjà menées et à réaliser et de la teneur des opérations des résidentialisation programmées.

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

L'étude d'impact, dans son chapitre relatif à la présentation du projet, comporte un développement spécifique relatif à l'association du public en amont du projet (« 2.8 – Concertation autour du projet », p. 56-58). Une concertation préalable a été menée selon les modalités arrêtées par le conseil de territoire de Plaine Commune dans ses délibérations des 21 et 28 juin 2016 : mise en place d'une exposition à la Maison des projets, organisation d'une réunion publique de lancement le 12 juillet 2017, création de trois « clubs d'habitants », mise à disposition de deux registres papier de juin à décembre 2017, diffusion de plusieurs publications et articles sur différents supports (bulletin municipal, sites internet de Villetaneuse et de Plaine-Commune). Le dossier évoque « 6 temps d'échanges [...] organisés dans l'espace public, réunissant 130 personnes environ, ainsi que plusieurs temps de restitutions intermédiaires » (Étude d'impact, p. 57). Selon l'étude d'impact (p. 57), Plaine Commune et Villetaneuse ont conduit entre 2017 et 2018, dans le cadre du protocole de préfiguration du projet NPNRU, une démarche de « coconstruction » du projet avec les habitants. Cette démarche s'est traduite par des interventions sur l'espace public, des permanences, des réunions publiques, des ateliers et des jeux pédagogiques. Des actions de porte à porte dans le quartier ont été également menées, ainsi que des distributions de flyers. En complément de cette concertation menée, des registres papier ont à nouveau été mis à disposition du public, en mairie et dans la Maison des projets, en 2021 et 2022. Sans étayer cette affirmation par des éléments factuels et chiffrés, l'étude d'impact conclut à une « participation du public [...] globalement importante pour les deux secteurs » (p. 58).

Le dossier présente des exemples de thématiques sur lesquelles ont porté les remarques du public, ainsi que d'évolutions du projet suite à la prise en compte par le maître d'ouvrage de ces remarques : modification du tracé de la nouvelle voie nord-sud du secteur Saint-Leu, création d'espaces de jeux pour enfants et valorisation de la friche située au nord du secteur Saint-Leu, création d'un accès direct entre les deux secteurs principaux, travaux complémentaires pour conforter la résidentialisation de certains immeubles du secteur Langevin. En 2022, une nouvelle maison des projets a été ouverte au sein du quartier pour continuer les actions de participation du public.

L'Autorité environnementale observe que le dossier présente les modalités d'association du public, ainsi que des exemples d'observations émises par les habitants et les réponses apportées par les maîtres d'ouvrages du projet. Cependant, elle constate que les différents documents afférents (bilan détaillé de la concertation menée, comptes-rendus des réunions publiques et ateliers, registres d'observations) ne sont pas joints au dossier. De plus, elle estime que l'étude d'impact n'explicite pas assez la manière dont la concertation a été prise en compte dans la conception du projet, notamment ses évolutions.

(2) L'Autorité environnementale recommande d'expliciter de quelle manière la concertation a été prise en compte pour faire évoluer le projet, en complétant la partie dédiée de l'étude d'impact et en joignant au dossier les documents afférents aux concertations préalables menées sur l'ensemble des composantes du projet (comptes-rendus de réunions publiques et d'ateliers, registres d'observations, bilan de concertation détaillé).

1.3. Principaux enjeux environnementaux identifiés par l'Autorité environnementale

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

- la santé humaine, avec le bruit, la qualité de l'air et la pollution des sols ;
- le changement climatique, avec les émissions de gaz à effet de serre et l'adaptation au changement climatique ;
- les mobilités, avec la circulation automobile et les modes actifs de déplacement ;
- les impacts des travaux.

2. L'évaluation environnementale

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

Le contenu de l'étude d'impact, qui rend compte de la démarche d'évaluation environnementale du projet d'aménagement, répond formellement aux attendus des articles L.122-3 et R. 122-5 du code de l'environnement. Un résumé non technique est présenté dans un document distinct, et reprend de manière synthétique les différents éléments de l'évaluation environnementale pour faciliter sa compréhension par un public non expert. Différentes études techniques réalisées dans le cadre de l'élaboration de l'étude d'impact sont jointes au dossier. Toutefois, l'Autorité environnementale remarque que certaines des études spécifiques (par exemple les études urbaines) ou documents (tels que le plan-guide), pourtant cités par l'étude d'impact, ne sont pas joints à cette dernière.

(3) L'Autorité environnementale recommande de joindre au dossier les études urbaines réalisées ainsi que les documents produits relativement au projet, tels que le plan guide de l'opération.

Pour l'Autorité environnementale, les principaux enjeux sont globalement bien identifiés par l'analyse de l'état initial de l'environnement. Toutefois, le manque de précisions concernant les caractéristiques du projet évoqué précédemment (partie 1.1.) se répercutent sur l'analyse des incidences environnementales et sanitaires potentielles du projet qui n'est pas assez approfondie selon l'Autorité environnementale.

Par ailleurs, elle constate que les mesures envisagées pour « éviter, réduire, compenser » s'avèrent en grande partie trop peu opérationnelles ou insuffisamment engageantes. Elle préconise de définir des mesures suffisamment précises et de nature à garantir l'absence d'incidences notables sur l'environnement et la santé humaine. Dans un souci de déclinaison opérationnelle, ces mesures peuvent être traduites dans les différents documents encadrant l'opération de renouvellement, tels que la « charte du développement soutenable » du projet (Annexe A) ou les futures fiches de lots.

(4) L'Autorité environnementale recommande :

- d'approfondir l'analyse des incidences potentielles du projet sur l'environnement et la santé humaine ;
- sur la base de cette analyse, de définir des mesures de la séquence « éviter, réduire, compenser » (ERC) suffisamment précises et opérationnelles pour garantir l'absence d'incidences négatives sur l'environnement et la santé humaine significatives.

2.2. Articulation avec les documents de planification existants

L'étude d'impact présente, dans les développements « thématiques » afférents de la partie relative à la présentation de l'état initial de l'environnement (p. 73-318), les différents documents de planification dont relève le projet. Elle comporte également une partie spécifique à l'analyse de l'articulation du projet avec les objectifs et orientations fixés par ces documents de planification (« 5 – Compatibilité du projet avec les plans, schémas et programmes », p.529-595), tels que :

- le schéma directeur dit « environnemental » de la région Île-de-France (Sdrif-E) ;
- le schéma de cohérence territoriale (SCoT) de la Métropole du Grand Paris ;
- le plan local d'urbanisme intercommunal (PLUi) de Plaine Commune ;
- le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (Sdage) 2022-2027 du bassin Seine-Normandie et le schéma d'aménagement et de gestion des eaux (Sage) Croult-Enghien-Vieille Mer ;
- le schéma régional de cohérence écologique (SRCE) d'Île-de-France ;
- le schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie (SRCAE) d'Île-de-France et le plan climat-air-énergie territorial (PCAET) de Plaine Commune ;
- le plan des mobilités de la région Île-de-France.

L'Autorité environnementale note la présentation d'une analyse détaillée, sous forme de tableaux, de la compatibilité du projet de renouvellement urbain du quartier Saint-Leu Langevin avec les orientations du Sdrif-E, (Étude d'impact, p. 533-552), ou du SCoT de la Métropole du Grand Paris (p. 553-554).

Elle constate cependant que l'étude d'impact ne prend pas en compte le projet de PLUi révisé, arrêté le 19 novembre 2024 et devant être approuvé en 2025, sur lequel elle a rendu un avis⁶, mais traite uniquement du PLUi en vigueur. Bien qu'il n'ait pas encore été adopté et ne soit pas opposable, ce projet de PLUi révisé aurait pu utilement être pris en compte dans l'étude d'impact dans une démarche de cohérence du projet de renouvellement urbain avec le projet global d'aménagement du territoire porté par Plaine Commune. Eu égard à la temporalité concomitante de l'approbation du projet du PLUi révisé avec la réalisation du projet, et notamment le calendrier prévisionnel de dépôt des permis de construire des différents lots, ce nouveau PLUi sera appelé à s'appliquer sur ces derniers. Le quartier Saint-Leu Langevin y est notamment concerné par deux orientations d'aménagement et de programmation (OAP) thématiques : « Trame verte et bleue », qui identifie le secteur comme « continuités écologiques », et « Grands axes et espace public » qui définit des orientations de lutte contre le phénomène d'îlot de chaleur urbain (ICU).

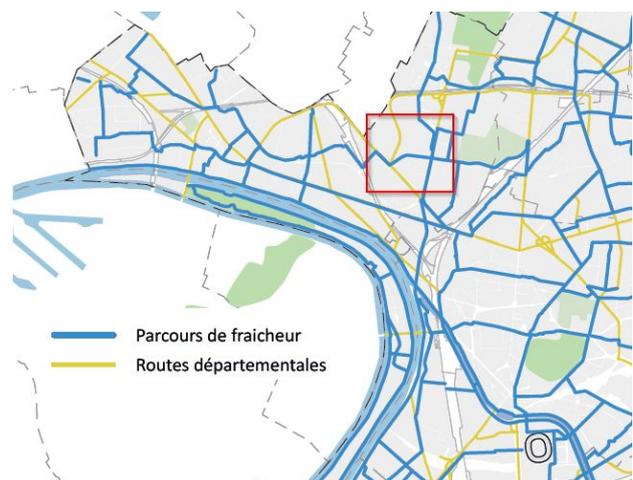


Figure 11 : Extrait de la carte n°3 « objectifs de parcours de fraîcheur du plan de végétalisation et de rafraîchissement » de l'OAP « Grands axes et espace public » du projet de PLUi de Plaine Commune révisé approuvé le 19 novembre 2024 (source : site internet de Plaine Commune, encart rouge de localisation du quartier ajouté par la MRAe)

(5) L'Autorité environnementale recommande de présenter la manière dont le projet de renouvellement urbain du quartier Saint-Leu Langevin s'articule avec le projet de PLUi de Plaine Commune arrêté en novembre 2024, et notamment les orientations relevant de deux OAP relatives aux enjeux écologiques et climatiques.

6 [Avis délibéré N°MRAe APPIF-2025-034 du 26/02/2025 sur le projet de plan local d'urbanisme intercommunal \(PLUi\) de l'établissement public territorial Plaine Commune \(93\) à l'occasion de sa révision.](#)

2.3. Justification des choix retenus et solutions alternatives

L'étude d'impact comporte une partie relative à la justification du projet (« 2.6.2 – Justification et objectifs du projet », p. 28-31) qui liste les enjeux du quartier auxquels le projet tend à répondre ainsi que les principaux objectifs qu'il poursuit. Dans le cadre de l'élaboration du projet, plusieurs variantes d'aménagement de la friche au nord du secteur Saint-Leu et du plan de circulation du quartier ont été étudiées. Elles sont présentées dans une partie spécifique de l'étude d'impact : « 2.9 – Analyse des variantes du projet » (p. 59-69) :

- Friche du secteur Saint-Leu : en plus du scénario initial, trois scénarios d'aménagement de cet espace présentant des enjeux écologiques ont été étudiés. Le prolongement de la rue du Maroc a été retenu au sud de la friche (à la place du nord initialement) pour maintenir une continuité de cette dernière avec les espaces verts au nord-ouest. Par ailleurs, la maison de santé a été déplacée au nord de la friche, au niveau d'un parking « sauvage » de l'université, pour permettre la conservation de la friche dans sa quasi-totalité.
- Plan de circulation : quatre options d'organisation du plan de circulation du quartier ont été étudiées. Sur la base des résultats de l'étude de mobilité réalisée (Annexe 4), l'option n° 4 prévoyant la mise en place de voies à sens unique a été retenue, notamment pour dédier plus d'espace aux modes actifs de déplacements et améliorer les conditions de circulation automobile.



Figure 13 : Scénario initial d'aménagement de la friche du secteur Saint-Leu (source : Étude d'impact, p. 60)



Figure 12 : Scénario retenu d'aménagement de la friche du secteur Saint-Leu avec la maison de santé localisée au niveau du parking « sauvage » de l'université (source : Étude d'impact, p. 64)

L'Autorité environnementale note la démarche d'évitement et de réduction des incidences de l'implantation de la maison de santé sur la biodiversité. Toutefois, elle constate que l'analyse de variantes n'a porté que sur deux composantes d'un même projet n'évoluant qu'à la marge, et non à de réelles solutions de substitution telles qu'attendues au titre de l'évaluation environnementale. Par ailleurs, bien que l'étude d'impact rappelle les grands objectifs poursuivis par le projet et les enjeux auxquels il répond, ses caractéristiques ne sont pas justifiées au regard des sensibilités environnementales du site et des incidences engendrées. Les principales composantes du projet retenu ne sont ainsi pas motivées sur la base d'une comparaison de leurs incidences sur l'environnement et la santé humaine. L'Autorité environnementale rappelle que, au titre de la démarche d'évaluation environnementale, il est attendu une justification des différents choix réalisés en termes de programmation et de caractéristiques du projet, selon une analyse comparative multi-critères de leurs incidences potentielles sur l'environnement et la santé humaine. Cet exercice porte notamment sur les démolitions prévues, qui doivent être justifiées au regard de l'exposition de la population aux nuisances, des émissions de gaz à effet de serre et de la consommation de matériaux engendrées. L'étude d'impact se limite à les justifier eu égard à la vétusté des bâtiments, aux objectifs conventionnés avec l'Anru⁷, et aux enjeux de fonctionnement du quartier (désenclavement, amélioration de la mixité sociale)⁸. Pour l'Autorité environnementale, cette justification est insuffisante et l'étude d'impact

7 Agence nationale pour la rénovation urbaine.

8 « Néanmoins pour répondre aux objectifs conventionnés avec l'Agence Nationale du Renouvellement urbain et répondre à des enjeux de désenclavement, mauvaise intégration dans le tissu urbain, vétusté des immeubles, inadap-

devrait démontrer, pour les bâtiments voués à la démolition, pourquoi d'autres choix, tels que la rénovation lourde ou la transformation, n'ont pas été jugés pertinents. Pour cela, elle devrait notamment produire, pour chaque immeuble, son état énergétique ainsi qu'une étude détaillée sur la qualité spatiale des logements et sur leur potentiel de transformation.

(6) L'Autorité environnementale recommande :

- de présenter en détail les solutions de substitution raisonnables étudiées pour l'ensemble des composantes du projet de renouvellement urbain ;
- de justifier les choix réalisés en s'appuyant sur une analyse multi-critères au regard de leurs incidences potentielles sur l'environnement et la santé humaine, notamment en ce qui concerne les démolitions ;
- d'établir pour chaque immeuble voué à la démolition une analyse détaillée de la qualité spatiale de ses logements, de son état énergétique, des problèmes techniques et de gestion posés, ainsi que de son potentiel de transformation par une réhabilitation plus ou moins lourde, afin de ne s'engager dans une démolition qu'à la condition d'avoir démontré que ce choix est le plus pertinent.

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

Une « charte du développement soutenable » du projet de NPNRU a été élaboré et jointe au dossier (Annexe A). Il s'agit d'une « déclinaison opérationnelle du référentiel d'aménagement soutenable de Plaine Commune » (Annexe A, p.3) qui reprend et précise ses engagements ainsi que ses objectifs à l'échelle du projet. Ainsi, les enjeux et les objectifs à atteindre sont précisés pour cinq engagements :

- « Aménager une ville des courtes distances ;
- Aménager une ville verte et bleue ;
- Aménager une ville des synergies ;
- Aménager une ville sobre et performante ;
- Aménager une ville respectueuse de la santé et du bien-être » (Annexe A, p.3).

Pour chaque action à mettre en œuvre pour atteindre l'ambition ou l'objectif fixé, l'acteur de la convention Anru⁹ concerné (bailleurs sociaux, EPT, commune, université) est indiqué. L'Autorité environnementale salue cette démarche, bien qu'elle regrette qu'elle se limite essentiellement à de grands principes ou intentions. Cette charte aurait gagné à être constituée d'actions définies plus précisément et plus opérationnelles.

3.1. La santé humaine

■ Le bruit

Le périmètre du projet se situe en milieu urbain dense, marqué par des infrastructures de transport routier sources de nuisances sonores telles que la route de Saint-Leu (RD 928), l'avenue Jean-Baptiste Clément (RD 25) ou l'avenue de la Division Leclerc (RD 24). Les cartes stratégiques de bruit produites par Bruitparif mettent en évidence le long de ces axes des niveaux sonores Lden¹⁰ (sur 24 h) atteignant 75 dB(A)¹¹ et des niveaux Ln¹² (la nuit) atteignant 65 dB(A). Ces niveaux dépassent significativement les seuils définis par l'Organisation mon-

tation des logements, amélioration de la mixité sociale, plusieurs projets de démolition sont prévus dans le cadre du projet [...] » et « Cette déconstruction [les trois tours du secteur Langevin] est motivée par la vétusté du bâtiment » (Étude d'impact, p.31 et 32).

9 Contrat signé entre l'Agence nationale pour la rénovation urbaine (Anru) et le porteur de projet, dans le cadre du NPNRU.

10 Level day-evening-night : niveau sonore moyen pondéré au cours de la journée en majorant le bruit produit en soirée (18 - 22 h) (+ 5 dB(A)) et durant la nuit (22 h - 6 h) (+10 dB(A)).

11 Décibel pondéré a : unité de mesure du niveau de pression acoustique.

12 Level night : niveau sonore moyen perçu pendant la période de nuit (22 h - 6 h).

diale de la santé (OMS)¹³ à partir desquels un effet néfaste du bruit sur la santé des usagers existe (53 dB Lden sur 24 h et 42 dB Ln en période nocturne pour le bruit routier).

Pour caractériser l'environnement sonore du quartier, des mesures acoustiques, courte et longue durée, ont été réalisées sur 24 h, du 1^{er} au 2 février 2023, en plusieurs points du périmètre. Ses résultats montrent des niveaux moyens LAeq¹⁴ compris entre 52 et 66 dB(A) en période diurne (6h-22h) et 47,5 et 52 dB(A) en période nocturne (22h-6h). Les niveaux les plus élevés ont été mesurés en bordure de la route de Saint-Leu (66 dB(A)) et de l'avenue de la Division Leclerc (65 dB(A)). Sur cette base, une modélisation de l'environnement sonore du quartier a été réalisée, et montre des niveaux LAeq atteignant 70 et 70,5 dB(A) de jour ainsi que 62,5 et 63 dB(A) de nuit sur deux points de calcul situés à proximité de la route de Saint-Leu.

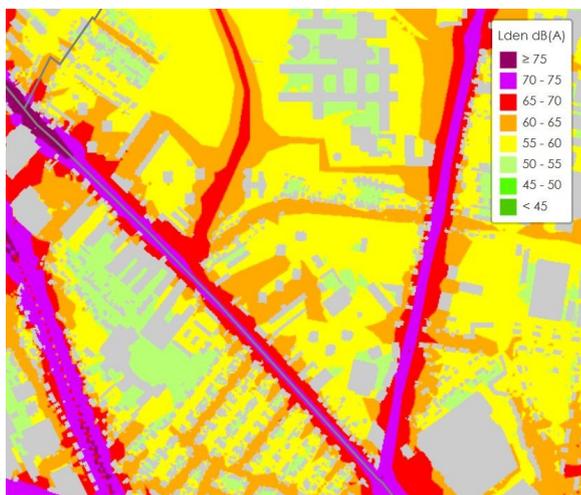


Figure 15 : Carte de bruit stratégique montrant les niveaux sonores moyens sur 24h selon l'indicateur Lden (source : Bruitparif)



Figure 14 : Carte de modélisation des niveaux de bruit en période diurne (6 h-22 h) selon l'indicateur LAeq à quatre mètres de hauteur, à l'état existant (source : Étude d'impact, p. 255)

En prenant en compte l'évolution du trafic liée au renouvellement urbain du quartier et à l'augmentation du nombre d'habitants, une modélisation de l'environnement sonore après la réalisation du projet a été réalisée. Elle montre des niveaux sonores LAeq du même ordre de grandeur qu'à l'état initial, avec une augmentation modérée au niveau des voies de circulation internes au quartier créées ou modifiées (les niveaux étant inférieurs à 55 dB(A) le jour et 50 dB(A) la nuit). Les niveaux sonores en façade des bâtiments construits dans le cadre du projet ont également été modélisés (étude d'impact, p. 482). Ils montrent notamment que l'ensemble des façades qui seront exposées à la route de Saint-Leu subira des niveaux de bruit importants, compris entre 67,5 et 70 dB(A) en journée et entre 59 et 62,5 dB(A) la nuit. Afin de faciliter leur comparaison avec les valeurs de référence définies par l'OMS, l'Autorité environnementale estime que les niveaux sonores modélisés avant et après la réalisation du projet, gagneraient à être traduits en indicateurs Lden et Ln. Cela permettrait d'appréhender visuellement, à la lecture de la carte, le futur environnement sonore au regard de son impact sur la santé des futurs habitants, mais également d'évaluer la proportion d'habitants du quartier exposés à des niveaux dépassant les valeurs définies par l'OMS.

13 Valeurs définies dans les Lignes directrices relatives au bruit dans l'environnement dans la Région européenne (OMS, 2018).

14 Level A équivalent : niveau sonore moyen sur une durée déterminée, pondéré A.



Figure 16: Carte de modélisation des niveaux de bruit en période diurne (6 h-22 h) selon l'indicateur LAeq à quatre mètres de hauteur après la réalisation du projet (source : Étude d'impact, p.484)

(7) L'Autorité environnementale recommande de produire les cartes de modélisation de l'environnement sonore actuel et futur, après la réalisation du projet, selon les indicateurs Lden et Ln pour caractériser l'impact sanitaire du bruit sur la population au regard des valeurs de référence définies par l'OMS (notamment en caractérisant l'évolution de la population exposée à des niveaux dépassant ces valeurs).

Au vu des résultats obtenus, l'étude d'impact conclut qu'« aucune protection n'est à prévoir pour ce projet dans un contexte réglementaire » (p. 485). Elle précise toutefois que des mesures de réduction de l'exposition au bruit des logements exposés à la route de Saint-Leu ont été intégrées à la conception du projet : « organisation des pièces de sorte à éloigner les chambres et séjours de la RD 928 », « choix d'une isolation performante » et « l'orientation des formes urbaines pour éloigner les logements des routes »

(p. 485).

L'Autorité environnementale constate qu'il ne s'agit que de principes d'aménagement, théoriques et peu définis¹⁵, plutôt que de réelles mesures opérationnelles de réduction de l'exposition de la population au bruit. Eu égard aux impacts sanitaires importants que peut avoir l'exposition des futurs habitants au bruit, elle considère que cet enjeu n'est pas assez étudié et pris en compte par le maître d'ouvrage. Pour l'Autorité environnementale, dans un souci de protection de la santé humaine, il est attendu des mesures d'évitement et de réduction suffisamment précises et opérationnelles qui permettent de respecter les niveaux recommandés par l'OMS. En plus du travail à mener au niveau de la conception des bâtiments neufs (programmation, orientation, forme urbaine, organisation des logements, etc.), l'étude d'impact doit également démontrer que les réhabilitations réalisées permettront de réduire l'exposition des habitants aux nuisances sonores, ce qui n'est pas le cas ici. Elle rappelle que ces éléments doivent être appréciés en tenant compte du bruit perçu dans les logements, notamment durant les saisons où les fenêtres sont souvent ouvertes et pourraient l'être davantage à l'avenir compte tenu du réchauffement climatique.

(8) L'Autorité environnementale recommande de renforcer les mesures permettant d'éviter ou de réduire significativement l'exposition au bruit des habitants, tant des logements neufs que ceux réhabilités, par référence aux valeurs de référence définies par l'organisation mondiale de la santé (OMS) en matière de risques sanitaires, y compris lorsque les fenêtres sont ouvertes et dans les espaces de vie extérieurs.

■ La qualité de l'air

La qualité de l'air du quartier Saint-Leu Langevin est impactée par les émissions de polluants atmosphériques liées au trafic routier. Les cartes de concentrations moyennes annuelles produites par Airparif montre que les concentrations en dioxyde d'azote (NO₂) et particules fines (PM_{2,5}¹⁶ et PM₁₀¹⁷) dépassent les valeurs de référence définies par l'OMS¹⁸ au-delà desquelles la santé est altérée par la pollution atmosphérique (à savoir, en concentration moyenne annuelle, 10 µg/m³ pour le NO₂, 15 µg/m³ pour les PM₁₀ et 5 µg/m³ pour les PM_{2,5}). Pour caractériser plus en détail la qualité de l'air du secteur, une campagne de mesures a été réalisée entre le 31 janvier et le 14 février 2023 pour le dioxyde d'azote (NO₂), le benzène, les PM₁₀ et les PM_{2,5}. Les concentrations mesurées montrent un dépassement systématique et important des valeurs retenues par l'OMS, et

15 L'étude d'impact indique elle-même que « toutefois, des généralités sur les optimisations acoustiques sont envisageables sur ce type de projet » (p. 502).

16 Particules fines d'un diamètre inférieur à 2,5 µm.

17 Particules fines d'un diamètre inférieur à 10 µm.

18 Valeurs définies dans les Lignes directrices OMS relatives à la qualité de l'air (OMS, 2021).

même des valeurs réglementaires¹⁹ sur certains points de mesure : entre 37,1 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ et 54,7 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ pour le NO_2 , entre 21,2 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ et 31,1 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ pour les $\text{PM}_{2,5}$, entre 28,7 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ et 42 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ pour les PM_{10} . Les concentrations les plus élevées étant mesurées en bordure des voies à fort trafic (route de Saint-Leu, avenue Jean-Baptiste Clément et avenue de la Division Leclerc).

Pour apprécier l'impact du projet de renouvellement urbain sur la qualité de l'air, des modélisations des concentrations en polluants avant et sans projet, à horizon 2030, ont été produites dans le cadre de l'étude air-santé réalisée (Annexe 6). Les concentrations ont été modélisées au niveau de certains points d'intérêt, correspondant à des établissements accueillant un public sensible ou des façades de bâtiments de logements. Pour ces différents points, les modélisations montrent des concentrations relativement similaires (variations inférieures à 4 %) avec ou sans réalisation du projet, hormis pour la façade d'un bâtiment construit le long de la route Saint-Leu (bâtiment H)²⁰. Cette évolution est corrélée à celle des émissions engendrées par le trafic

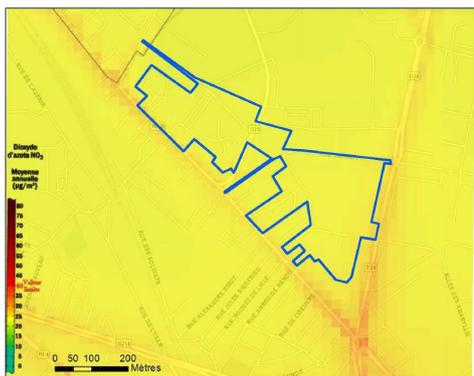


Figure 17 : Carte des concentrations annuelles moyennes en NO_2 pour l'année 2021 produite par Airparif (source : Étude d'impact, p. 235)



Figure 18 : Cartographie des résultats de la campagne de mesures de la qualité de l'air (source : Étude d'impact, p. 239)

routier, de l'ordre d'environ 2 % en cas de réalisation du projet d'après l'étude d'impact (p. 312).

19 En concentration moyenne annuelle : 40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ pour le NO_2 , 25 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ pour les $\text{PM}_{2,5}$ et 40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ pour les PM_{10} .

20 D'après les modélisations, la réalisation du projet entraîne au niveau de ce point une augmentation de 6 % de la concentration en NO_2 , de 23 % de la concentration en PM_{10} et de 15 % de la concentration en $\text{PM}_{2,5}$ (Étude d'impact, p.460).

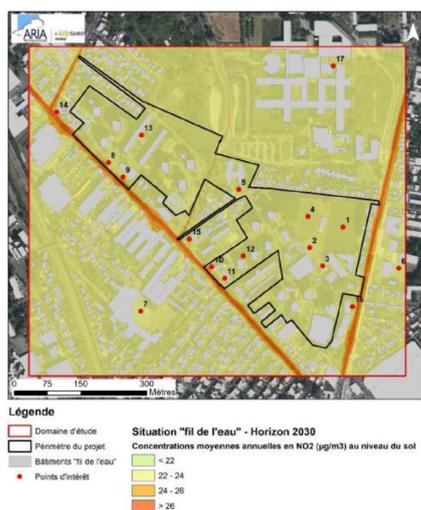


Figure 20 : Carte des concentrations moyennes annuelles en NO₂ modélisées à horizon 2030 sans réalisation du projet
(source : Étude d'impact, p. 463)

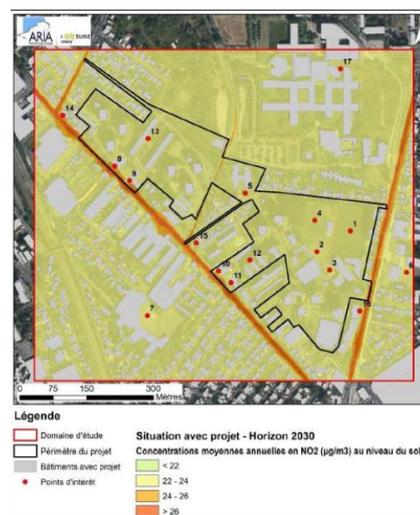


Figure 19 : Carte des concentrations moyennes annuelles en NO₂ modélisées à horizon 2030 après réalisation du projet
(source : Étude d'impact, p. 463)

Il ressort de l'évaluation des risques sanitaires liées aux pollutions de l'air qu'à l'horizon 2030, le projet n'entraîne pas d'impact notable sur l'indice pollution-population (augmentation de 1 % du fait de l'augmentation de la population), les quotients de danger (augmentation inférieure à 1 %) et sur les excès de risques individuels (augmentation inférieure à 1,2 %) par rapport à la situation au fil de l'eau. Au regard de ces résultats, le maître d'ouvrage ne prévoit pas de mesures d'évitement et de réduction de l'exposition de la population à la pollution atmosphérique²¹, mais reprend uniquement des recommandations émises par l'étude air-santé : augmentation de l'espace entre la route de Saint-Leu et les immeubles (lots H et I, les plus exposés dans le secteur Saint-Leu, et lots A et B dans le secteur Langevin) pour créer une « zone tampon », adaptation de la morphologie du bâti, choix des matériaux, agencement des logements et orientations des ouvertures. L'Autorité environnementale fait remarquer qu'il ne s'agit que de recommandations d'ordre général, alors que le projet entraîne l'augmentation de la population dans ce quartier où les concentrations en polluants atmosphériques dépassent significativement les valeurs retenues par l'OMS. Ce projet prévoit de construire de nouveaux logements le long de la route de Saint-Leu, dans la zone la plus exposée à la pollution atmosphérique. L'Autorité environnementale préconise de revoir le traitement de cet enjeu et de définir des mesures d'évitement et de réduction permettant de garantir l'absence d'incidences sanitaires du projet sur la population du quartier, tant pour les bâtiments d'habitations construits et les logements réhabilités, que pour la démolition-reconstruction de l'école Langevin-Vallès et l'extension du gymnase qui accueilleront un public sensible. L'intervention sur le bâti existant, via les travaux de réhabilitation menés, est l'occasion d'intervenir sur l'organisation interne des bâtiments ainsi que les systèmes d'aération pour améliorer la qualité de l'air à laquelle sont exposés les habitants et usagers.

(9) L'Autorité environnementale recommande de définir des mesures d'évitement et de réduction de l'exposition à la pollution atmosphérique de la population, notamment sensible, au sein des futures constructions et des bâtiments réhabilités au regard des valeurs de référence définies par l'OMS pour caractériser l'effet néfaste sur la santé des pollutions de l'air.

■ La pollution des sols

Bien qu'aucun ne se situe au sein du périmètre du projet, plusieurs sites identifiés par la carte des anciens sites industriels et activités de service (Casias) sont localisés à proximité immédiate (cf figure 21). Aucun site pollué n'est référencé au sein du quartier Saint-Leu Langevin, ni aucune installation classée pour la protection

21 « En dehors de ces recommandations, aucune mesure spécifique n'est préconisée » (Étude d'impact, p.501).

de l'environnement (ICPE). Une étude historique et documentaire de l'état des milieux souterrains, réalisée en 2023, est jointe au dossier (Annexe 8). Elle identifie différentes sources de pollutions potentielles, liées à des activités (mécanique sauvage, station de lavage, dépôt sauvage de déchets, cuve de fioul) ou des aménagements (apport de remblais, potentiellement de qualité médiocre et pollués lors des différentes phases d'aménagement) passés. Ce faisant, l'étude conclut que des investigations doivent être réalisées pour dresser l'état initial des milieux du site, afin de s'assurer de leur compatibilité avec les usages projetés par le projet, dont l'accueil de populations sensibles, et de définir des mesures de gestion des déblais potentiels. Un programme d'investigation des sols est ainsi recommandé (Annexe 8, p. 37).

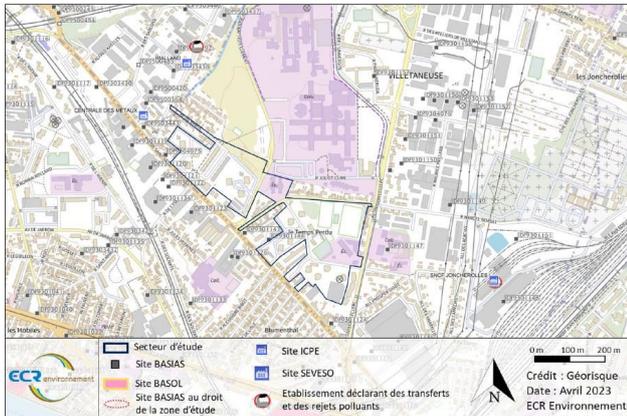


Figure 21: Carte des sites recensés sur Casias et des Icpe (source : Étude d'impact, p.267)

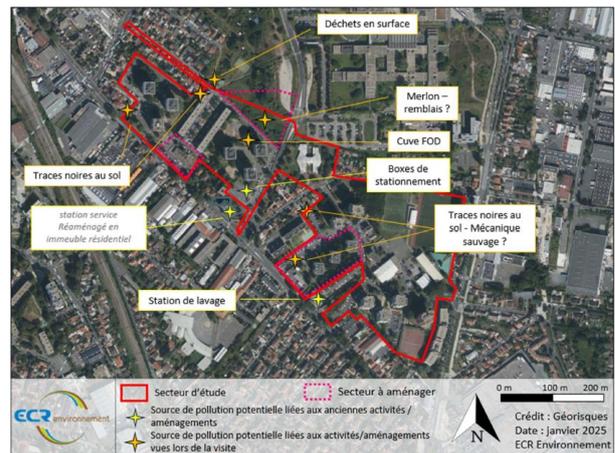


Figure 22: Carte des sources potentielles de pollution identifiées et localisation des sondages recommandés (source : Étude d'impact, p.271)

La réalisation de ce diagnostic est présentée par l'étude d'impact comme une mesure de réduction des risques sanitaires d'une potentielle présence de pollution des sols (« MR 21 – Diagnostic de qualité des sols », p. 374). Cette mesure reprend les préconisations formulées par le bureau d'étude dans l'étude documentaire et historique. L'Autorité environnementale considère que ces investigations doivent effectivement être réalisées et qu'en fonction de leurs résultats, des mesures doivent être définies pour garantir la compatibilité sanitaire entre l'état des milieux du site et les usages projetés par le projet. Cette compatibilité doit être assurée conformément à la réglementation nationale existante en matière de gestion des sites et sols pollués, notamment pour les établissements accueillant un public sensible prévus par le projet.

- (10) L'Autorité environnementale recommande, sur la base des résultats des investigations des sols réalisées selon les préconisations de l'étude historique et documentaire, de :**
- démontrer la compatibilité sanitaire entre l'état des sols avec les usages projetés par le projet, et notamment l'accueil d'un public sensible dans les établissements scolaires ;
 - le cas échéant, définir des mesures de gestion permettant de garantir cette compatibilité et l'absence de risques sanitaires.

3.2. Le changement climatique

■ Les émissions de gaz à effet de serre

Dans le cadre de l'évaluation environnementale, un bilan des émissions de gaz à effet de serre (GES) ou « bilan carbone » a été réalisé et joint au dossier (Annexe 10 – Bilan carbone). Il s'est attaché à estimer les émissions engendrées par le projet de renouvellement urbain du quartier Saint-Leu Langevin, en comparaison avec un scénario sans, en prenant en compte : les déplacements des futurs habitants et usagers, leurs consommations énergétiques, la construction (de bâtiments nouveaux et liée aux réhabilitations), les déchets de chantier, les consommations des usagers hors énergie. Pour les émissions liées aux consommations énergétiques, le bilan

carbone s'est appuyé sur les estimations des besoins réalisées dans le cadre de l'étude de potentiel de développement des énergies renouvelables (Annexe 9) et a considéré que le quartier sera raccordé au réseau de chaleur urbain (actuellement en projet), avec ou sans réalisation du projet de renouvellement urbain. Il a également pris en compte l'installation de 6 360 m² d'ombrières photovoltaïques sur les places de stationnement extérieur, qui représenteraient un potentiel de production de 180 MWh/an d'après l'étude.

Ainsi, d'après le bilan carbone, la réalisation du projet entraînerait l'émission supplémentaire de 303 tCO₂eq/an sur 50 ans, soit 15 150 tCO₂eq sur l'ensemble de son cycle de vie. Les constructions neuves et la réhabilitation des logements conservés, qui auront de meilleures performances énergétiques et thermiques, permettraient de réduire les émissions de 270 tCO₂eq/an en comparaison avec l'absence de réalisation du projet. Les postes principaux d'émissions supplémentaires sont les déplacements des habitants et usagers (252 tCO₂eq/an) et les constructions (187 tCO₂eq/an). À elle seule, la phase chantier représenterait 8 995 tCO₂ émises (Étude d'impact, p. 403).

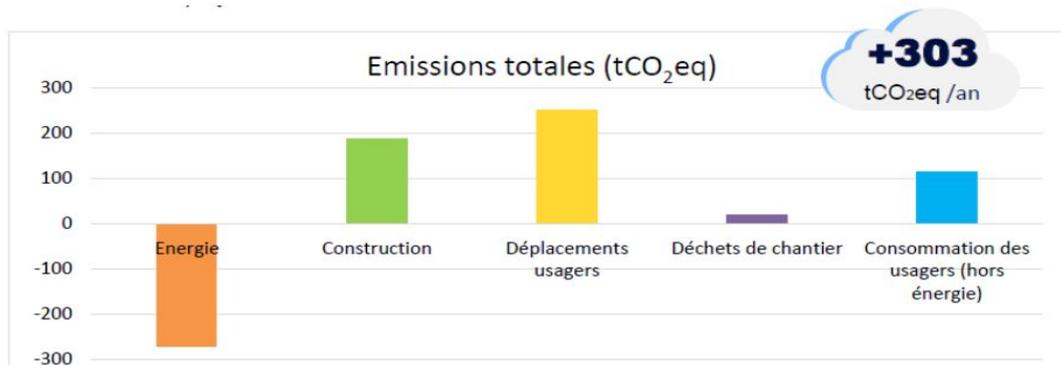


Figure 23 : Écarts des émissions de gaz à effet de serre entre les scénarios avec et sans projet (source : Étude d'impact, p. 400)

Le dossier fait état de plusieurs incertitudes liées au projet qui se répercutent dans les estimations : matériaux et modes constructifs pour les constructions neuves et les réhabilitations, nombre de niveaux souterrains réalisés pour le stationnement, recours aux modes actifs de déplacements et parts modales associées, etc. Le pétitionnaire ne fait état, dans l'étude d'impact, que d'une mesure de réduction des émissions de GES du projet : « MR 22 : Optimisation énergétique des logements », qui consiste à améliorer les performances énergétiques via différentes pistes (isolation thermique, modèles de fenêtres et de portes, systèmes de chauffage et de refroidissement, éclairage LED) (p. 405). L'Autorité environnementale s'étonne que la seule mesure définie concerne le poste des consommations énergétiques alors qu'il s'agit de celui où le projet de renouvellement urbain permet de réduire les émissions en comparaison avec l'existant. De plus, cette mesure s'apparente à des pistes d'action et non à une mesure opérationnelle dont l'effet sur les émissions de GES est chiffrée. Les constructions représentant le deuxième poste le plus important d'augmentation, des mesures d'évitement et de réduction notamment liées aux démolitions-reconstructions prévues, aux modes constructifs retenus ou aux aménagements du quartier envisagés seraient plus pertinentes. L'Autorité environnementale estime que ces mesures appellent à être définies précisément, notamment leur déclinaison opérationnelle, et que leurs effets sur le bilan carbone global de l'opération de renouvellement urbain soient quantifiés. Elle rappelle que l'étude d'impact doit justifier dans quelle mesure le projet s'inscrit dans la trajectoire de la stratégie nationale bas carbone qui vise la neutralité carbone à horizon 2050.

(11) L'Autorité environnementale recommande de définir des mesures d'évitement, de réduction, voire de compensation des émissions de gaz à effet de serre du projet, dont les effets doivent être quantifiés pour démontrer dans quelle mesure le projet s'inscrit dans la trajectoire de la stratégie nationale bas carbone.

■ L'adaptation au changement climatique

D'après l'état initial présenté dans l'étude d'impact, le quartier « est soumis à un aléa d'îlot de chaleur urbain faible en raison de la présence importante d'espaces végétalisés et de pleine terre, ainsi que de la friche Saint-Leu à proximité. » (p. 82). En s'appuyant sur une carte de « score d'adaptation au changement climatique », »

dont la source et l'interprétation de ce score ne sont pas précisés, elle précise tout de même que les habitants du secteur Saint-Leu Langevin restent exposés aux effets néfastes de l'effet d'ICU en raison de leurs fragilités socio-économiques et de la vétusté d'une partie du parc de logements. L'Autorité environnementale constate que le dossier ne comporte aucune analyse précise de l'occupation des sols du quartier, ni étude de l'exposition des habitants au phénomène d'ICU.

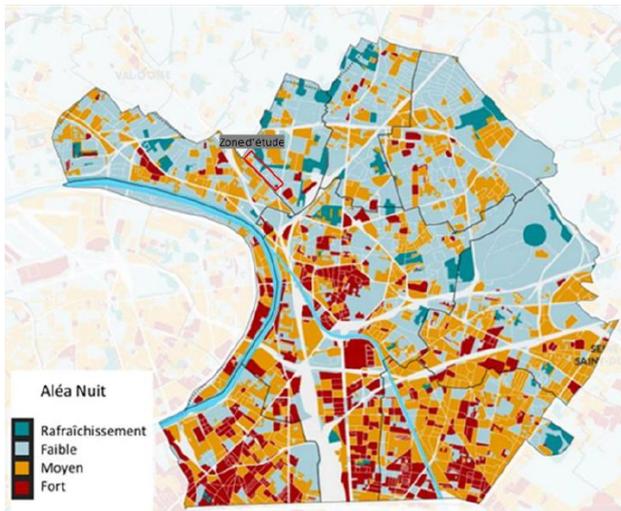


Figure 24 : Carte du niveau d'aggravation de l'aléa « vague de chaleur » par l'effet d'îlot de chaleur urbain produite par l'Institut Paris Région (source : Étude d'impact, p. 83)

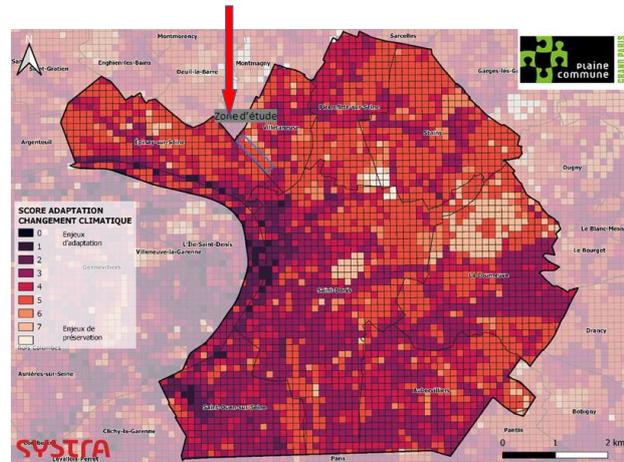


Figure 25 : Carte du score d'adaptation au changement climatique (source : Étude d'impact, p. 83)

Le dossier met en avant une densification limitée du quartier, qui préserve les espaces de pleine-terre, sans précision ni chiffre pour étayer son propos. Il évoque par ailleurs, sans le démontrer, une désimperméabilisation « d'une grande partie du stationnement en surface » ainsi que « l'accentuation des continuités viales », qui permettraient de réduire l'effet d'ICU et d'améliorer l'aération du quartier (Étude d'impact, p. 83). L'étude d'impact considère ainsi que le projet aura un effet positif concernant cet enjeu, ne nécessitant donc aucune mesure, du fait du maintien des espaces végétalisés existants et de la création de nouveaux (Étude d'impact, p. 398). L'Autorité environnementale note que la charte de développement soutenable du projet comporte des engagements allant dans le sens d'une meilleure adaptation du quartier au changement climatique, mais qu'ils ne sont pas déclinés de façon opérationnelle ni repris par l'étude d'impact. Elle constate un manque de précisions global sur l'évolution des espaces non bâtis du quartier, qu'il s'agisse de leur nature (imperméables, perméables, dont en pleine-terre) ou de leur végétalisation. L'effet positif du projet et l'absence de nécessité de mesures prises pour réduire l'exposition de la population au phénomène de surchauffe urbaine, ne sont pas démontrés. Le réaménagement des espaces extérieurs (à travers la nature des surfaces, le choix des revêtements, la végétalisation) et la réhabilitation de l'ensemble du parc de logements représentent pourtant des leviers majeurs pour agir sur cet enjeu.

En l'état, l'Autorité environnementale considère que la démarche menée n'est pas suffisante pour prendre en compte cet enjeu de manière satisfaisante, au regard des travaux scientifiques récents sur le réchauffement des températures à horizon 2080-2100. En effet, ces derniers estiment que le réchauffement des températures à horizon 2080-2100 sera, en France, de l'ordre de + 4 °C par rapport à la période 1900-1930, en moyenne annuelle, selon le scénario dit « tendanciel »²², intégré à la nouvelle trajectoire de réchauffement de référence pour l'adaptation au changement climatique (TRACC). Dans les milieux urbains denses, ce réchauffement pour-

22 Aurélien Ribes, Julien Boé, Saïd Qasmi, Brigitte Dubuisson, Hervé Douville et Laurent Terray, « An updated assessment of past and future warming over France based on a regional observational constraint », *Earth System Dynamics*, vol. 13, n° 4, 2022, p. 1397-1415.

rait être bien supérieur, surtout l'été. Il est par conséquent indispensable d'examiner comment le quartier pourra s'adapter à cette évolution sans altérer profondément la qualité de vie des habitants et usagers, en s'appuyant par exemple sur des modélisations thermiques, aérodynamiques ou d'ensoleillement. Cela revient par exemple à estimer les températures diurnes et nocturnes auxquelles seront exposés les habitants en période de canicule, une fois intégrés les effets de réduction.

(12) L'Autorité environnementale recommande :

- de préciser l'analyse de l'état initial et de l'évolution attendue de l'occupation des sols ;
- d'approfondir l'analyse de l'impact du projet sur l'exposition des futurs habitants et usagers du quartier à l'effet d'îlot de chaleur urbain en réalisant une simulation thermique du quartier basée sur la trajectoire de réchauffement de référence pour l'adaptation au changement climatique en intégrant les spécificités franciliennes ;
- de définir des mesures précises permettant de réduire cette exposition et assurer un confort de vie aux habitants du quartier lors des épisodes caniculaires appelés à être plus fréquents et plus longs dans les prochaines décennies.

3.3. Les mobilités

■ La circulation automobile

Les principales voies de desserte locale du quartier sont la route de Saint-Leu (RD 928) au sud-ouest et à l'ouest, l'avenue de la division Leclerc à l'est (RD 24), et dans une moindre mesure l'avenue Jean-Baptiste Clément (RD 25), ainsi que la rue Jules Ferry. Pour analyser le trafic actuel et ses conditions, une étude de mobilité a été réalisée en 2023 (Annexe 4) dans le cadre de laquelle des comptages ont été menés le 5 janvier 2023. D'après ces comptages, l'axe le plus fréquenté est la route de Saint-Leu avec environ 15 000 véhicules par jour, au niveau du carrefour avec l'avenue de la division Leclerc, et 18 000 véhicules par jour plus au nord, au niveau du secteur Saint-Leu. L'avenue de la division Leclerc accueille un trafic journalier d'environ 12 600 véhicules tandis que l'avenue Jean-Baptiste Clément et la rue Jules Ferry rencontrent des trafics moindres (respectivement 4 800 et 9 000 véhicules par jour). Concernant les conditions de circulation, l'étude de mobilité conclut à « un secteur chargé qui voit un trafic important sur les départementales et la rue Jules Ferry, en direction du Sud le matin et du Nord le soir » (Étude d'impact, p. 218). Deux carrefours de la route de Saint-Leu, l'un avec l'avenue de la division Leclerc et l'autre avec la rue Jules Ferry, présentent des difficultés liées à leur saturation en heures de pointe.

Le projet de renouvellement urbain prévoit l'augmentation du parc de logements, avec 68 logements supplémentaires soit environ 230 habitants (Étude d'impact, p. 424). Des commerces seront également créés, avec des rez-de-chaussée actifs dans les nouveaux bâtiments construits, ainsi que des équipements (maison de santé, école). Selon l'étude de mobilité, cette programmation générera un flux de véhicules supplémentaire assez limité, à hauteur de 483 véhicules par jour, dont 41 à l'heure de pointe du matin et 51 à l'heure de pointe du soir (Étude d'impact, p. 442). En comparaison avec la situation au fil de l'eau (sans projet), le trafic moyen journalier augmente à la marge sur les principales voies du quartier (entre 0,2 % et 1,7 %), les seules augmentations significatives étant observées sur des voies secondaires : +19,9 % sur la rue Langevin et +8,8 % sur la rue Carnot (au niveau d'un point extérieur au quartier). À partir de l'étude prévisionnelle des carrefours du quartier, l'étude de mobilités considère que ce flux supplémentaire, « plutôt faible aux heures de pointe » (Étude d'impact, p. 448), n'entraînera pas de dégradation des conditions de déplacements. Les difficultés de circulation rencontrées en cas de réalisation du projet de renouvellement urbain au niveau des route de Saint-Leu et avenue de la division Leclerc, ainsi que sur les deux carrefours route de Saint-Leu/avenue de la division Leclerc et route de Saint-Leu/Jules Ferry, étant les mêmes qu'à l'état actuel et qu'avec le scénario « fil de l'eau ».

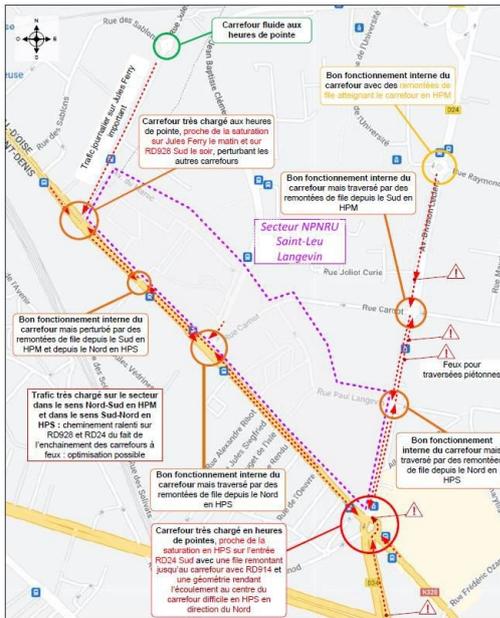


Figure 26 : Synthèse du fonctionnement actuel des carrefours dans le secteur d'étude (source : Étude d'impact, p. 219)

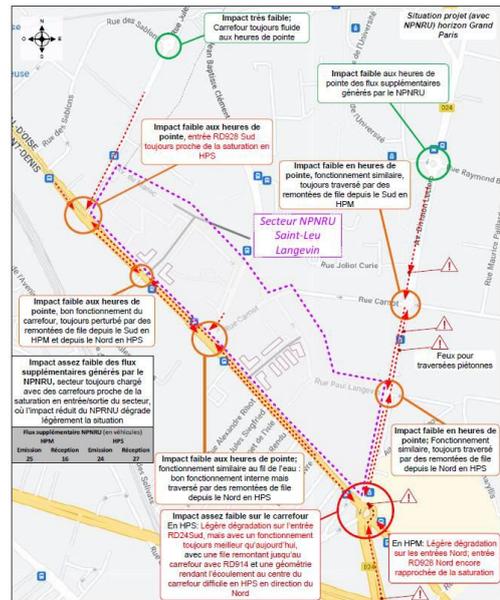


Figure 27 : Synthèse des conditions de circulation après la réalisation du projet de renouvellement urbain (source : Étude d'impact, p. 448)

Plusieurs aménagements pour améliorer les conditions de circulation recommandés par le bureau d'étude en charge de l'étude de mobilité seront mises en œuvre, comme : le passage de l'avenue du Maroc en sens unique ouest-est (mesure d'accompagnement « MA 15 ») et la conservation du sens unique existant rue Carnot (mesure d'accompagnement « MA 16 »). Globalement, dans le cadre du projet, la trame viaire interne au quartier sera réorganisée, avec la création de deux voies traversantes nord-sud en sens unique, ainsi que le passage de la grande majorité des voies en sens unique avec une vitesse limitée à 30 km/h. L'Autorité environnementale note toutefois que plusieurs recommandations émises pour améliorer les conditions de circulation du secteur, représentées dans la figure de l'étude de mobilité reprise par l'étude d'impact (p. 455), ne sont pas clairement déclinées opérationnellement dans le projet. En l'état, l'étude d'impact n'évalue pas les effets des caractéristiques du projet ainsi que des mesures prévues sur le trafic, et ne démontre pas que sa réalisation permettra d'améliorer les conditions de circulation au sein du secteur Saint-Leu Langevin.

(13) L'Autorité environnementale recommande d'évaluer les effets des mesures prévues par le projet en matière de trafic routier et de démontrer qu'elles permettent une modification des conditions de circulation dans le secteur Saint-Leu Langevin en vue de réduire les pollutions associées, et favoriser le report modal.

3.4. Les modes actifs de déplacement

Le quartier Saint-Leu Langevin bénéficie d'une desserte satisfaisante en transports en commun : ligne H du Transilien, lignes de tramway T8 et T11, deux lignes de bus (356 et 361) permettant de relier la gare du Transilien ainsi que la ligne 13 du métro. Toutefois, l'étude d'impact met en avant la « très forte présence de stationnements en surface pour véhicules individuels [...] qui dominent les espaces extérieurs des résidences et les espaces publics » (p. 44). Bien que le dossier présente les taux de motorisation des ménages du quartier, aucune donnée n'est fournie pour les parts modales des déplacements réalisés par les habitants. Le secteur présente un réseau d'aménagements cyclables, qui sont majoritairement non-sécurisés ou sécurisants pour les usagers (essentiellement des bandes cyclables). Il présente également plusieurs ruptures de continuité, notamment au niveau des carrefours, celui entre la route de Saint-Leu et l'avenue de la division Leclerc étant qualifié de « principal point noir pour les cyclistes » (Étude d'impact, p. 201). Bien que des cheminements pié-

tons (trottoirs) soient présents sur l'ensemble des axes du quartier, l'étude d'impact indique qu'ils sont « *cependant parfois assez endommagés* » ou « *parfois assez étroits avec des cheminements piétons assez régulièrement interrompus* » (p. 202). L'Autorité environnementale note que l'OAP « Mobilités durables » du PLUi de Plaine Commune en vigueur, ainsi que l'OAP « Grands axes et espace public » du projet de PLUi révisé arrêté 19 novembre 2024, définissent des orientations relatives aux déplacements piétons ou cyclables au niveau du quartier (cf figures 28 et 29).



Figure 28 : Carte d'orientations de l'OAP « Mobilités durables » du PLUi de Plaine Commune en vigueur (source : Étude d'impact, p. 566)

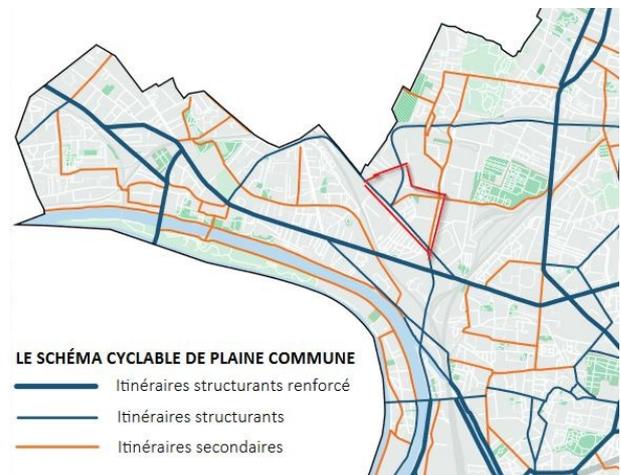


Figure 29 : Extrait de la carte n°6 de l'OAP « Grands axes et espace public » du projet de PLUi révisé de Plaine Commune arrêté le 19 novembre 2024 (source : site internet de Plaine Commune, localisation du quartier annoté par la MRAe en rouge)

Le maître d'ouvrage met en avant un objectif de développement de modes actifs de déplacement porté par le projet, notamment à travers l'amélioration du maillage de cheminements piétons (aménagement de trottoirs séparés de la route, création d'une sente piétonne) et cyclables (aménagement de pistes cyclables) ainsi que de l'offre de stationnement vélo. Ainsi, il indique que « *le projet de renouvellement urbain permettra de rétablir les continuités de ce réseau de mobilité active, afin de connecter le quartier au centre-ville, aux transports en commun, à la ceinture verte et aux équipements publics* » (Étude d'impact, p. 44). Cependant, l'Autorité environnementale constate qu'en dehors du plan de circulation présenté (cf figure 9) ou l'évocation de « [passages piétons et] pistes cyclables [...] préconisés au niveau des voies nouvelles et de l'avenue du Maroc prolongée » (Étude d'impact, p. 42), le dossier ne présente pas précisément les aménagements cyclables prévus ni dans quelle mesure ils vont permettre d'améliorer le maillage du secteur. Les aménagements définis pour améliorer les conditions de déplacement des piétons, notamment des personnes à mobilité réduite, ne sont pas non plus présentés. Par ailleurs, le nombre ainsi que la typologie des stationnements vélo envisagés ne sont pas précisés²³. Or, disposer d'un nombre important de places facilement accessibles et sécurisées est indispensable pour inciter au report modal. Ce faisant, et bien qu'elle note l'ambition affichée par le projet, l'Autorité environnementale estime que l'enjeu des mobilités n'est pas assez approfondi par l'étude d'impact, qu'il s'agisse des aménagements prévus, des parts modales actuelles et futures des habitants du quartier, du nombre de places de stationnement vélo, de leur nature et de leur accessibilité, etc. En l'état, elle ne comporte pas d'analyse approfondie des mobilités sur le secteur et n'apprécie pas les incidences du projet de renouvellement urbain en le situant dans la chaîne de déplacement du territoire. Aucune stratégie précise en faveur des modes de déplacements alternatifs à la voiture n'est définie à l'échelle du projet.

L'attention de l'Autorité environnementale est également attirée par le sujet du stationnement automobile, qui est présenté comme un enjeu non négligeable du fonctionnement du quartier. Le dossier ne présente pas clairement l'offre actuelle de stationnement et son évolution avec le réaménagement du quartier, ni de quelle manière cette évolution s'inscrit dans une démarche d'encouragement du recours aux modes de déplacement

²³ L'étude d'impact se limite à évoquer que « *chaque lot sera équipé d'un local vélo sécurisé dans sa parcelle* » (p. 86), que « *l'offre de stationnement véhicule et vélo proposée dans le cadre du projet tient compte des besoins liés aux nouveaux logements construits* » (p. 42), et à renvoyer aux prescriptions du PDUiF en matière de dimensionnement du stationnement vélo (p. 451).

alternatifs à l'automobile. La présentation de l'état initial en la matière fait état, tout en précisant que l'offre de stationnement souterrain n'est pas intégrée, de 823 places de stationnement privé et de 85 places de stationnement public, soit 908 places au total (Étude d'impact, p. 203). L'étude d'impact indique que 577 places seront créées dans le secteur Saint-Leu et 250 places dans le secteur Langevin (p. 42), soit 827 places au total, sans préciser le nombre de places existantes qui seront supprimées. Dans le même temps, le dossier présente l'offre de stationnement du projet selon la demande découlant des prescriptions du PLUi, qui totalise entre 847 et 938 places en fonction des options retenues (Étude d'impact, p. 450-451). L'Autorité environnementale constate que de telles analyses, même incomplètes, ne sont pas effectuées pour le stationnement des vélos.

(14) L'Autorité environnementale recommande de :

- **présenter la stratégie du projet en faveur des modes de déplacement alternatifs à la voiture, en détaillant notamment l'ensemble de la chaîne de déplacement nécessaire au développement des modes actifs, depuis l'immeuble jusqu'aux principales destinations quotidiennes ;**
- **préciser les aménagements cyclables et piétons prévus, replacés dans le maillage existant notamment en termes de continuité, ainsi que le nombre et la localisation des stationnements dédiés aux mobilités actives en exposant également leur praticabilité ;**
- **préciser les offres de stationnement automobile actuelle et future, avec le renouvellement urbain du quartier, et démontrer que cette évolution s'inscrit dans une démarche d'encouragement des modes actifs de déplacement, notamment par comparaison avec l'offre de stationnement prévue pour les vélos.**

3.5. Les impacts liés aux travaux

Les effets négatifs des travaux sur la population vivant dans le quartier sont considérés comme un enjeu fort dans l'étude d'impact (p. 392). Les travaux comportent des démolitions importantes qui vont notamment générer 7 500 tonnes de béton, 21 600 t de déblais, 7, 3 300 t de terres végétales, ainsi que 2 523 unités de second œuvre (fenêtres, garde-corps, portes, etc.) et 130 unités de mobilier urbain (Étude d'impact, p. 221-224 et 327). Ils vont s'étendre jusqu'en 2030, dans un quartier habité qui comporte plusieurs établissements accueillant un public sensible (écoles).

L'étude d'impact identifie que « les chantiers vont engendrer des nuisances pour la population : nuisances sonores, nuisances vibratoires, et une réduction de la qualité de l'air du fait de l'envol de poussières et que « le projet entraînera en particulier de grandes nuisances sonores lors des phases de démolition » (p. 370). Pour diminuer ces incidences sur le cadre de vie des habitants, le maître d'ouvrage annonce qu'une charte chantier à faibles nuisances, dont le descriptif évoque des mesures générales relatives à la biodiversité et à l'économie de matériaux, sera rédigée et mise en œuvre (« MA 1 – Rédaction d'une charte chantier à faibles nuisances », Étude d'impact, p. 324). L'Autorité environnementale fait remarquer que le document annexé à l'étude d'impact, dont le fichier est nommé « Annexe B – Charte chantier à faibles nuisances » est en réalité la « Charte économie circulaire de Plaine Commune » et qu'il conviendrait de rectifier ce point. Le maître d'ouvrage prévoit également une mesure globale de communication et de sensibilisation auprès des habitants à travers différentes actions (panneaux informatifs, divers supports de communication, actions de concertation) (« MA 8 – Action de gestion de la connaissance collective », Étude d'impact, p. 362). Des mesures assez classiques et d'ordre général ont été définies dans l'étude d'impact pour limiter les nuisances des travaux, par exemple :

- l'établissement futur d'un plan de circulation pour limiter les effets des flux de véhicules poids-lourds (« MA 10 – Optimisation du chantier », p. 366) et la délimitation des emprises de travaux (« MR 2 -Limitation/adaptation de l'emprise de travaux », p. 323) ;
- la mise en œuvre de dispositifs de limitation de l'envol de poussières et d'émissions de polluants atmosphériques par les engins de chantier (« MR 18 – Dispositif de limitation des nuisances (atmosphériques) envers les populations humaines », p. 369) ;
- la mise en place de dispositifs de suivi et de contrôle des niveaux sonores (au regard du niveau maximal de 85 dB(A) défini en limite de chantier), d'adaptation des horaires et d'un plan d'utilisation des engins bruyants (« MR 19 – Dispositif de limitation des nuisances (sonores) envers les populations humaines », p. 370).

Cependant, pour l'Autorité environnementale, les mesures de protection de la population pendant la phase chantier nécessiteraient d'être plus détaillées dans l'étude d'impact. Du fait de la proximité immédiate avec des habitations et plusieurs établissements accueillant des publics sensibles, ainsi que de l'ampleur des interventions, les enjeux sont particulièrement forts en matière de circulation d'engins de chantier ou poids-lourds et de nuisances associées, ainsi que d'exposition de la population aux nuisances émises par les travaux et notamment les démolitions (bruit, poussières, vibrations, polluants atmosphériques). Il conviendrait que les impacts de cette phase soient mieux analysés et que les mesures visant à les éviter ou les réduire soient définies plus précisément. L'ensemble des mesures prévues par le maître d'ouvrage doit garantir la protection du cadre de vie des populations, notamment sensibles, durant l'ensemble de la phase travaux du projet.

(15) L'Autorité environnementale recommande de :

- caractériser plus finement les impacts des travaux en matière de circulation et de nuisances (bruit, poussières, pollution de l'air, vibrations) ;
- définir des mesures d'évitement et de réduction suffisamment précises et opérationnelles de nature à garantir que les habitants et le public sensible accueilli dans le quartier ne seront pas exposés à des nuisances excessives.

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.

Délibéré en séance le 13/08/2025

Siégeaient :

**Eric ALONZO, Isabelle AMAGLIO TERISSE, Isabelle BACHELIER-VELLA,
Guillaume CHOISY, président par intérim, Denis BONNELLE, Monica Isabel DIAZ**

ANNEXE

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

- (1) L'Autorité environnementale recommande de compléter la présentation du projet figurant dans l'étude d'impact, en apportant des précisions en matière : d'offre de stationnement existante, supprimée et créée, des niveaux de sous-sols créés à destination de stationnement, des caractéristiques des réhabilitations d'ores-et-déjà menées et à réaliser et de la teneur des opérations des résidentialisation programmées.....12
- (2) L'Autorité environnementale recommande d'explicitier de quelle manière la concertation a été prise en compte pour faire évoluer le projet, en complétant la partie dédiée de l'étude d'impact et en joignant au dossier les documents afférents aux concertations préalables menées sur l'ensemble des composantes du projet (comptes-rendus de réunions publiques et d'ateliers, registres d'observations, bilan de concertation détaillé).13
- (3) L'Autorité environnementale recommande de joindre au dossier les études urbaines réalisées ainsi que les documents produits relativement au projet , tels que le plan guide de l'opération.....14
- (4) L'Autorité environnementale recommande : - d'approfondir l'analyse des incidences potentielles du projet sur l'environnement et la santé humaine ; - sur la base de cette analyse, de définir des mesures de la séquence « éviter, réduire, compenser » (ERC) suffisamment précises et opérationnelles pour garantir l'absence d'incidences négatives sur l'environnement et la santé humaine significatives.....14
- (5) L'Autorité environnementale recommande de présenter la manière dont le projet de renouvellement urbain du quartier Saint-Leu Langevin s'articule avec le projet de PLUi de Plaine Commune arrêté en novembre 2024, et notamment les orientations relevant de deux OAP relatives aux enjeux écologiques et climatiques.....15
- (6) L'Autorité environnementale recommande : - de présenter en détail les solutions de substitution raisonnables étudiées pour l'ensemble des composantes du projet de renouvellement urbain ; - de justifier les choix réalisés en s'appuyant sur une analyse multi-critères au regard de leurs incidences potentielles sur l'environnement et la santé humaine, notamment en ce qui concerne les démolitions ; - d'établir pour chaque immeuble voué à la démolition une analyse détaillée de la qualité spatiale de ses logements, de son état énergétique, des problèmes techniques et de gestion posés, ainsi que de son potentiel de transformation par une réhabilitation plus ou moins lourde, afin de ne s'engager dans une démolition qu'à la condition d'avoir démontré que ce choix est le plus pertinent.....16
- (7) L'Autorité environnementale recommande de produire les cartes de modélisation de l'environnement sonore actuel et futur, après la réalisation du projet, selon les indicateurs Lden et Ln pour caractériser l'impact sanitaire du bruit sur la population au regard des valeurs de référence définies par l'OMS (notamment en caractérisant l'évolution de la population exposée à des niveaux dépassant ces valeurs).....18
- (8) L'Autorité environnementale recommande de renforcer les mesures permettant d'éviter ou de réduire significativement l'exposition au bruit des habitants, tant des logements neufs que ceux réhabilités, par référence aux valeurs de référence définies

- par l'organisation mondiale de la santé (OMS) en matière de risques sanitaires, y compris lorsque les fenêtres sont ouvertes et dans les espaces de vie extérieurs.....19
- (9) L'Autorité environnementale recommande de définir des mesures d'évitement et de réduction de l'exposition à la pollution atmosphérique de la population, notamment sensible, au sein des futures constructions et des bâtiments réhabilités au regard des valeurs de référence définies par l'OMS pour caractériser l'effet néfaste sur la santé des pollutions de l'air.....21
- (10) L'Autorité environnementale recommande , sur la base des résultats des investigations des sols réalisées selon les préconisations de l'étude historique et documentaire, de : - démontrer la compatibilité sanitaire entre l'état des sols avec les usages projetés par le projet, et notamment l'accueil d'un public sensible dans les établissements scolaires ; - le cas échéant, définir des mesures de gestion permettant de garantir cette compatibilité et l'absence de risques sanitaires.....21
- (11) L'Autorité environnementale recommande de définir des mesures d'évitement, de réduction, voire de compensation des émissions de gaz à effet de serre du projet, dont les effets doivent être quantifiés pour démontrer dans quelle mesure le projet s'inscrit dans la trajectoire de la stratégie nationale bas carbone.....23
- (12) L'Autorité environnementale recommande : - de préciser l'analyse de l'état initial et de l'évolution attendue de l'occupation des sols ; - d'approfondir l'analyse de l'impact du projet sur l'exposition des futurs habitants et usagers du quartier à l'effet d'îlot de chaleur urbain en réalisant une simulation thermique du quartier basée sur la trajectoire de réchauffement de référence pour l'adaptation au changement climatique en intégrant les spécificités franciliennes ; - de définir des mesures précises permettant de réduire cette exposition et assurer un confort de vie aux habitants du quartier lors des épisodes caniculaires appelés à être plus fréquents et plus longs dans les prochaines décennies. 24
- (13) L'Autorité environnementale recommande d'évaluer les effets des mesures prévues par le projet en matière de trafic routier et de démontrer qu'elles permettent une modification des conditions de circulation dans le secteur Saint-Leu Langevin en vue de réduire les pollutions associées, et favoriser le report modal.....25
- (14) L'Autorité environnementale recommande de : - présenter la stratégie du projet en faveur des modes de déplacement alternatifs à la voiture, en détaillant notamment l'ensemble de la chaîne de déplacement nécessaire au développement des modes actifs, depuis l'immeuble jusqu'aux principales destinations quotidiennes ; - préciser les aménagements cyclables et piétons prévus, replacés dans le maillage existant notamment en termes de continuité, ainsi que le nombre et la localisation des stationnements dédiés aux mobilités actives en exposant également leur praticabilité ; - préciser les offres de stationnement automobile actuelle et future, avec le renouvellement urbain du quartier, et démontrer que cette évolution s'inscrit dans une démarche d'encouragement des modes actifs de déplacement, notamment par comparaison avec l'offre de stationnement prévue pour les vélos.....27
- (15) L'Autorité environnementale recommande de : - caractériser plus finement les impacts des travaux en matière de circulation et de nuisances (bruit, poussières, pollution de l'air, vibrations) ; - définir des mesures d'évitement et de réduction suffisamment précises et opérationnelles de nature à garantir que les habitants et le public sensible accueilli dans le quartier ne seront pas exposés à des nuisances excessives.....28

