



**MÉMOIRE EN RÉPONSE À L'AVIS DE LA
MISSION REGIONALE D'AUTORITÉ
ENVIRONNEMENTALE (MRAe) D'ILE-DE-
FRANCE SUR LE PROJET DE PLAN LOCAL
D'URBANISME (PLU) DE LA COMMUNE
D'ATHIS-MONS A L'OCCASION DE SA
MODIFICATION N° 5**

Dans le cadre de la procédure de modification n° 5 du Plan Local d'Urbanisme (PLU) d'Athis-Mons et tel que prévu à l'article L.104-6 du code de l'urbanisme, la MRAe, l'autorité environnementale, a été saisie en date du 27/06/2023 par le Président de l'Établissement Public Grand-Orly Seine Bièvre afin qu'elle rende un avis.

La MRAe s'est réunie le 27 septembre 2023 et a rendu son avis (N° MRae APPIF-2023-074) sur le projet de plan local d'Urbanisme d'Athis-Mons porté par l'Établissement Public Grand-Orly Seine Bièvre dans le cadre de sa modification n°5 et son rapport de présentation, qui rend compte de son évaluation environnementale, daté de juin 2023.

Le présent mémoire a pour objectif d'apporter des réponses aux recommandations émises par la MRAe.

Pour rappel : Pour tous les plans et programmes 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 plan ou programme 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 plan ou programme.

Il n'est donc ni favorable, ni défavorable. Il vise à améliorer la conception du plan ou programme et à permettre la participation du public à l'élaboration des décisions qui le concernent.

La liste des recommandations de la MRAe est la suivante :

(1) L'Autorité environnementale recommande de :

- mettre en cohérence les différents documents constituant le dossier, en particulier les documents graphiques présentant les périmètres des OAP.

(2) L'Autorité environnementale recommande de :

- compléter le résumé non technique avec une présentation succincte des évolutions projetées pour le PLU et, a minima, avec une carte présentant les secteurs à enjeux.

(3) L'Autorité environnementale recommande de :

- compléter le dispositif de suivi en dotant les indicateurs de valeurs initiales et de valeurs cibles, afin d'apprécier les effets du projet de PLU et de déclencher des mesures correctives en cas d'écart constaté.

(4) L'Autorité environnementale recommande de :

- mieux justifier la compatibilité du projet avec les documents de planification.

(5) L'Autorité environnementale recommande de :

- présenter des solutions de substitution raisonnables à celle retenue dans le cadre du projet, en réalisant une analyse comparative de leurs avantages et inconvénients au regard de leurs incidences potentielles sur l'environnement et la santé humaine ;
- renoncer à une localisation du groupe scolaire dans un environnement très exposé à des niveaux élevés de pollutions atmosphériques et sonores.

(6) L'Autorité environnementale recommande de :

- préciser le nombre de logements construits depuis la création du secteur 4 du PEB d'Orly, d'évaluer le nombre d'habitants accueillis dans ces constructions sur la commune d'Athis-Mons et de justifier la possibilité d'accroître le nombre d'habitants dans ce secteur au regard des règles applicables.

(7) L'Autorité environnementale recommande :

- au Préfet de l'Essonne de préciser par commune incluse dans le secteur 4 du PEB d'Orly l'évolution du nombre de constructions et du nombre d'habitants depuis l'approbation du PEB de l'aéroport d'Orly le 21 décembre 2012.

(8) L'Autorité environnementale recommande :

- de prévoir et renforcer les dispositions du PLU destinées à prévenir et limiter l'exposition des populations aux risques sanitaires causés par la pollution des sols, en complément ou en encadrement de celles qui incombent aux maîtres d'ouvrage des projets futurs.

(9) L'Autorité environnementale recommande de :

- réaliser une campagne de mesures des niveaux sonores à l'état initial et une modélisation des niveaux de bruit à l'état projeté, pour évaluer précisément l'exposition des futurs habitants et usagers aux pollutions sonores ;
- prévoir notamment dans l'OAP des orientations précises et adaptées aux résultats de la modélisation effectuée pour éviter ou, à défaut, réduire les impacts sanitaires du projet liés au bruit, en tenant compte des valeurs seuils de l'OMS ainsi que l'exposition à ces impacts dans les espaces de vie extérieurs et à l'intérieur des locaux lorsque les fenêtres sont ouvertes ;
- justifier du lieu d'implantation du groupe scolaire et des nouvelles habitations prévues au regard des valeurs définies par l'OMS pour déterminer les effets délétères du bruit sur la santé.

(10) L'Autorité environnementale recommande de :

- mieux évaluer les niveaux de pollution de l'air auxquels seront exposés les habitants et usagers, en particulier sur les lots situés le long des axes routiers ;
- démontrer l'efficacité des dispositions du projet de PLU pour éviter ou réduire les niveaux d'exposition à cette pollution, par référence aux valeurs-guides actualisées de l'OMS.

EVALUATION ENVIRONNEMENTALE

Qualité du dossier et de la démarche d'évaluation environnementale

Recommandation n° 1 de la MRAe : Mettre en cohérence les différents documents constituant le dossier, en particulier les documents graphiques présentant les périmètres des OAP.

REPONSE

Il s'agit d'une légère erreur matérielle qui sera rectifiée dans le rapport d'évaluation environnementale.



Recommandation n° 2 de la MRAe : Compléter le résumé non technique avec une présentation succincte des évolutions projetées pour le PLU et, a minima, avec une carte présentant les secteurs à enjeux.

REPONSE

Une carte présentant les secteurs à enjeux sera ajoutée au début du résumé non technique de l'évaluation environnementale.



Recommandation n° 3 de la MRAe : Compléter le dispositif de suivi en dotant les indicateurs de valeurs initiales et de valeurs cibles, afin d'apprécier les effets du projet de PLU et de déclencher des mesures correctives en cas d'écart constaté.

REPONSE

Le chapitre dédié aux indicateurs de suivi va être modifié pour mieux correspondre aux attentes de la MRAe. Les présents indicateurs repartent des incidences pressenties lors de l'évaluation environnementale et visent à pouvoir quantifier leur occurrence suite à l'approbation de la modification, tout comme l'effet attendu des mesures E-R-C retenues.

Indicateurs de suivi	Type de données	Sources	Date état 0	Date contrôle	Secteurs concernés
Paysages et patrimoine					
Nombre d'arbres d'alignement total	Valeur	Commune	2023	2026	OAP François Mitterrand
Nombre d'arbres d'alignement coupés	Valeur	Commune	2023	2026	OAP François Mitterrand
Nombre d'arbres d'alignement plantés	Valeur	Commune	2023	2026	OAP François Mitterrand
Nombre de réhabilitations	Valeur	Commune (permis de construire)	2023	2026	OAP Cité de l'Air
Nombre de divisions pavillonnaires par an	Valeur	Commune (permis de construire)	2020	2026	Commune (zone UH en particulier)
TVB et nature en ville					
Part de pleine terre	Ratio	IPR (MOS), APUR (Hauteur végétation)	2023	2026	Commune
Nombre de cœur d'îlots végétalisés	Valeur	IPR (MOS), APUR (Hauteur végétation)	2023	2026	OAP François Mitterrand
Part des autorisations d'urbanisme créant une clôture par rapport à l'existant	Valeur	Commune	2023	2026	OAP Cité de l'Air
Risques et nuisances					
Nombre d'habitants exposés au risque d'aléas fort de retrait gonflement des argiles	Valeur	INSEE, Géorisques	2023	2026	Commune
Nombre d'autorisations d'urbanismes sur des sites BASOL ou BASIAS	Valeur	Commune	2023	2026	Commune
Nombre d'habitants exposés à un bruit > 53 dB	Valeur	INSEE (IRIS), BruitParif	2023	2026	OAP François Mitterrand
Nombre de logements exposés à un bruit > 53 dB	Valeur	Sytadel, BruitParif	2023	2026	OAP François Mitterrand
Score multi-expositions environnementales	Valeur	ORS - IPR - INERIS	2023	2026	OAP François Mitterrand, OAP Cité de l'Air
Ressource en eau, transition énergétique et gestion des déchets					
Nombre de nouveaux bâtiments atteignant un label de performance environnementale	Valeur	Commune (permis de construire)	2023	2026	OAP François Mitterrand
Part des logements dans les classes F et G du DPE	Valeur	Observatoire nationale du bâtiment	2023	2026	Commune
Part des logements dans les classes A et B du DPE	Valeur	Observatoire nationale du bâtiment	2023	2026	Commune

Articulation avec les documents de planification existants

Recommandation n° 4 de la MRAe : Mieux justifier la compatibilité du projet avec les documents de planification.

REPONSE

Le chapitre dédié explicite déjà le lien de compatibilité avec les orientations des documents cadres et mentionne quelles pièces de la modification n°5 du PLU y répondent. Comme indiqué dans le résumé non technique, pour une modification d'un document d'urbanisme, l'évaluation environnementale porte sur les incidences et les mesures prises pour éviter, réduire et compenser les incidences de cette modification. Il en va de même pour l'analyse du rapport de compatibilité qui se concentre sur la modification n°5 et non sur l'ensemble des pièces du PLU d'Athis-Mons.

Justification des choix retenus et solutions alternatives

Recommandation n° 5 de la MRAe : Présenter des solutions de substitution raisonnables à celle retenue dans le cadre du projet, en réalisant une analyse comparative de leurs avantages et inconvénients au regard de leurs incidences potentielles sur l'environnement et la santé humaine ;

Renoncer à une localisation du groupe scolaire dans un environnement très exposé à des niveaux élevés de pollutions atmosphériques et sonores.

REPONSE

Le choix de l'emplacement de l'école a été réalisé non seulement en raison des besoins, assis sur une **étude de prospectives scolaire** réalisée entre mai 2021 et janvier 2022, mais aussi car les abords immédiats de cet emplacement vont muter rapidement dans les prochaines années.

En effet, ce **processus long et réfléchi** s'appuie sur une étude qui, compte tenu du fort développement urbain de l'axe de la RN7, a logiquement révélé que 20 à 110 élèves supplémentaires en maternelle (3 classes) et 40 à 90 élèves supplémentaires en élémentaire (9 classes) étaient à prévoir pour les années futures autour de l'axe nord de l'avenue François Mitterrand.

A la lecture des conclusions de cette étude, la ville, soucieuse **d'objectiver sa démarche**, s'est adossée une assistance à maîtrise d'ouvrage dans la conduite du projet d'école avec pour mission d'identifier plusieurs sites à proximité des besoins exprimés par l'étude et de procéder à une analyse comparative.

Cette dernière a conclu, pour des considérations foncières et d'accès au site notamment, que le terrain situé à l'angle de la rue de la Pointe et des avenues Marcel Sembat et François Mitterrand, était le plus à même d'accueillir cet équipement. Son implantation à l'Est de l'axe répond à la nécessité de permettre aux enfants athégiens du quartier du Plateau d'accéder au site (école des 300 mètres).

Par ailleurs, la réalisation du Tramway T7, dont la mise en service devrait être effective à horizon 2029, avec l'implantation de la station dite Delaune située quasiment au pied de l'école, va créer une rupture dans l'environnement immédiat de la future école. Il va non seulement **faire mécaniquement baisser le nombre de véhicules qui vont circuler sur la N7 mais aussi permettre d'obtenir sur cet axe des taux de pollution, qu'ils soient sonores ou atmosphériques, bien inférieurs à la situation actuelle.**

Cette **mutation en boulevard urbain apaisé et partagé** sera rendue possible par une mixité des mobilités (véhicules, tramway etc.), sa réappropriation par les piétons, mais aussi par la diminution et le ralentissement du trafic routier (les études du T7 prévoient une réduction de 20% du trafic global).

Ainsi, si on se réfère à des mesures de suivi de qualité de l'air et sonores de type « avant/après » dans le cadre de la réalisation d'un tramway dans différentes agglomérations, on note systématiquement une diminution des niveaux pour tous les polluants. Cela s'avère être également vrai quand la baisse des niveaux de circulations est moindre que ce qui avait été imaginé dans les études projetées, **le tramway faisant baisser la pollution « de fond », dans tous les cas de figures.**

Aussi, **la France et l'Europe sont guidées par l'Accord de Paris sur la « Stratégie Nationale bas-carbone », feuille de route de chacun des secteurs d'émission en France.** Concernant les véhicules thermiques particuliers, cette feuille de route impose des objectifs chiffrés d'amélioration de la performance énergétique des véhicules légers et lourds dès 2030, et la **décarbonation complète à échéance 2050.**

La future école sera un équipement public qui aura vocation à fonctionner pour plusieurs dizaines d'années, comme l'autre école déjà à proximité immédiate de la RN7, Jules Ferry. **Le lieu choisi pour implanter cette future école résulte non seulement des besoins de la ville et de ses habitants,** confirmés lors de la concertation, **mais aussi de l'amélioration des conditions de vie** dues à la mutation profonde des abords du lieu choisi à très courte, puis à plus longue, échéance.

Plus largement, dans un contexte de Zéro Artificialisation Nette (ZAN), et pour répondre aux objectifs de renouvellement urbain, il semble pertinent de faire muter un axe d'ores et déjà habité et dense, vers **une programmation vertueuse répondant aux besoins scolaires, résidentiels et de nature en ville.**

Par ailleurs, **l'Agence Régionale de Santé (ARS),** Personne Publique Associée (PPA) au même titre que la MRAe, et consultée dans le cadre de la procédure de modification du PLU, **a rendu un avis favorable** au projet, attestant d'une prise en compte satisfaisante des enjeux de santé publique.

Recommandation n° 6 de la MRAe : Préciser le nombre de logements construits depuis la création du secteur 4 du PEB d'Orly, d'évaluer le nombre d'habitants accueillis dans ces constructions sur la commune d'Athis-Mons et de justifier la possibilité d'accroître le nombre d'habitants dans ce secteur au regard des règles applicables.

REPONSE

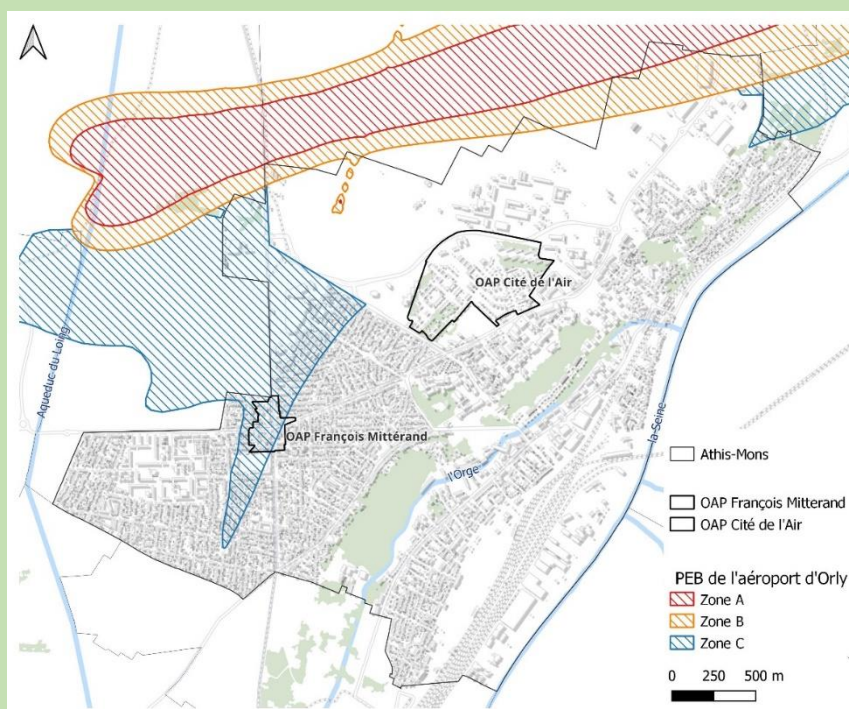
Au préalable, il convient de rappeler que l'OAP François Mitterrand se situe en majeure partie dans la zone C du PEB d'Orly. Au sein de cette zone, considérée comme une zone de bruit modéré, les logements individuels non groupés sont autorisés, à condition d'être situés dans un secteur déjà urbanisé et desservi par des équipements publics et dès lors qu'ils n'accroissent que faiblement la capacité d'accueil du secteur.

Les logements collectifs sont eux interdits. Toutefois les opérations de réhabilitation mais aussi de démolition-reconstruction sont admises lorsqu'elles n'entraînent pas un accroissement de la capacité d'accueil d'habitants.

Également en zone C, le renouvellement urbain des quartiers existants est admis s'il n'a pas pour conséquence d'augmenter le nombre de personnes exposées aux nuisances sonores de l'aéroport. Si tel est le cas et par exception, la création de secteurs doit être demandée par l'autorité compétente en matière de plan local d'urbanisme. Elle est approuvée par arrêté préfectoral et après enquête publique.

C'est le cas du secteur 4 situé à l'entrée nord de la ville (site Barran).

ZONES DU PEB D'ORLY



Depuis l'arrêt du Plan d'Exposition au Bruit (PEB) de l'aérodrome de Paris-Orly en décembre 2012, la commune d'Athis-Mons a connu **une hausse démographique particulièrement intense durant la dernière période censitaire** : + 4 200 habitants entre 2014 et 2021, soit +2,1% par an (tant portée par le solde naturel que migratoire), qui s'explique par une très forte construction de logements (+ 1 695). **Il apparaît qu'une part conséquente de la croissance démographique a été portée par l'avenue François Mitterrand**, concentrant, pour la période 2013-2019, 28% des nouveaux habitants (+ 1 570 habitants) et 29% des nouveaux logements (562 logements). Les données disponibles à l'échelle des quartiers limitrophes de l'avenue n'offrent pas de visibilité après 2019, année marquée par une **accélération des projets immobiliers neufs**, permise par d'importants droits à construire donnés dans le cadre de la révision du PLU en 2018. Plusieurs opérations d'ampleur, souvent très compactes, ont accentué la dynamique résidentielle le long de l'avenue François Mitterrand.

L'intense développement résidentiel de l'avenue François Mitterrand, durant la période 2013-2019, s'inscrivait dans le cadre des orientations du Schéma Directeur de la Région Île-de-France de 2013 (SDRIF), faisant de cet axe un secteur à fort potentiel de densification. Dans ce contexte, la ville connaît alors une augmentation importante du nombre de logements collectifs sur ce secteur dont la part atteint le taux de 11% pour l'IRIS recouvrant le secteur d'OAP.

Si Athis-Mons a connu une logique de densification et de sobriété foncière, cette dynamique doit nécessairement s'inscrire dans le cadre **d'un urbanisme maîtrisé et favorable à la qualité de vie des habitants**.

Il est donc apparu un **besoin d'encadrer l'urbanisation de l'axe de l'avenue François Mitterrand, sans pour autant la stopper complètement**, car résultant d'une forte demande citoyenne et de besoins localisés. En effet, à l'occasion des ateliers de concertation visant à présenter le projet de modification du PLU, menés entre mai et septembre 2023, **les athégiens et athégiennes se sont montrés favorables** à l'ouverture d'un nouvel équipement scolaire dans le secteur de l'OAP, en plus d'adhérer à l'objectif de maîtrise de l'urbanisation le long de l'avenue François Mitterrand.

Jouant un **rôle d'équilibriste** entre les orientations supra-communales visant la densification des axes majeurs, la réponse aux besoins en logements et en équipements scolaires, ainsi qu'une nécessaire maîtrise du développement urbain, **la commune d'Athis-Mons a fait de l'avenue François Mitterrand l'axe majeur de la procédure de modification**, en mobilisant différents outils :

- **Instauration d'un Périmètre d'Attente de Projet d'Aménagement Global (PAPAG)** sur la partie sud du site, soumise à une très forte pression foncière avec de nombreux opérateurs sollicitant la commune et les propriétaires, afin de « geler » les constructions, dans l'attente de l'arrivée du tramway et d'une stratégie résidentielle globale à l'échelle de la RN7.

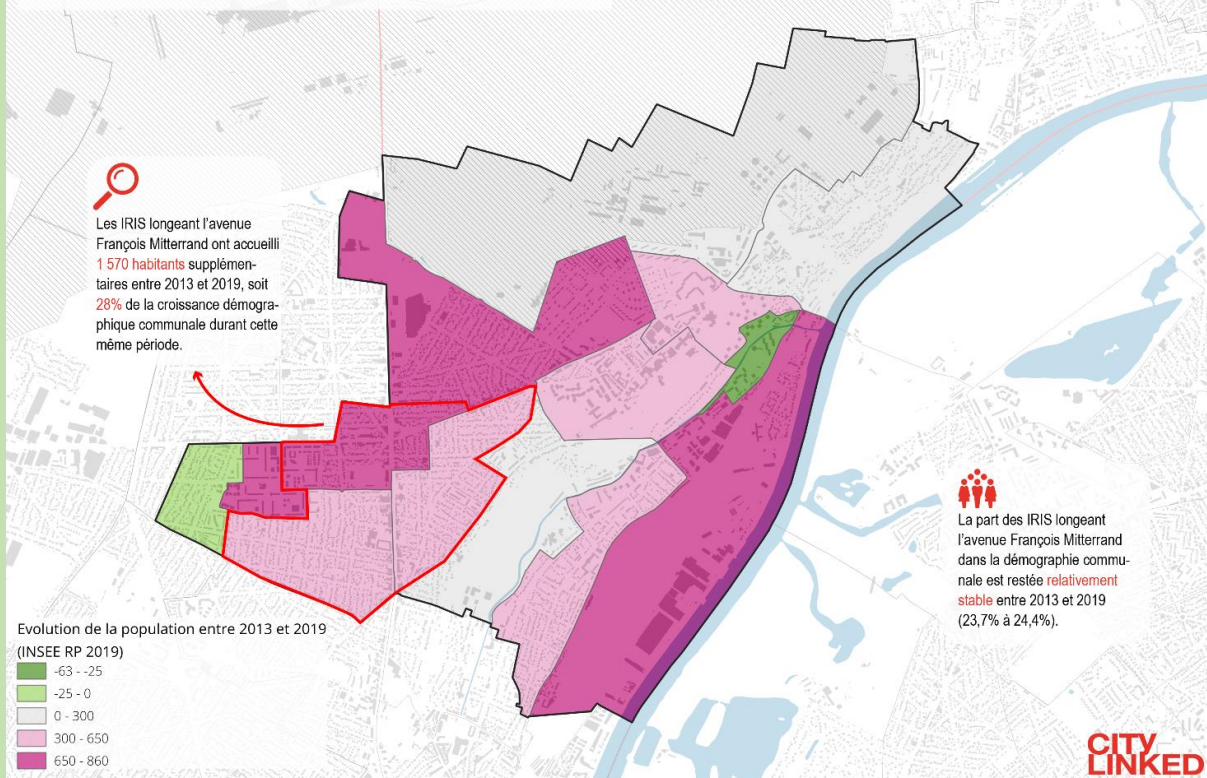
- **Création d'une Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP) sur la partie nord** de l'avenue, particulièrement stratégique (parcelles sous optimisées et souvent peu qualitatives), soumise à la plus forte pression sur les équipements scolaires, et maîtrisée foncièrement majoritairement par la puissance publique (Commune ou son partenaire l'EPFIF). Avec cette OAP, il s'agit d'accompagner le renouvellement urbain de ce secteur par le biais de nouvelles prescriptions urbaines et architecturales portant une attention particulière aux enjeux de santé publique et d'amélioration de la qualité de vie des habitants. Une place prépondérante est également accordée aux enjeux de nature en ville et de biodiversité, avec pour exemples : le renforcement du coefficient de pleine terre, l'extension de zones naturelles protégées, ou bien encore la promotion d'îlots de fraîcheur végétalisés en milieu dense.

- **Encadrement des droits à construire par une évolution des règles** de morphologie sur l'ensemble de l'axe, afin de pallier la situation de trop forte densité résultant des opérations récentes, dans un souci de qualité urbaine et architecturale.

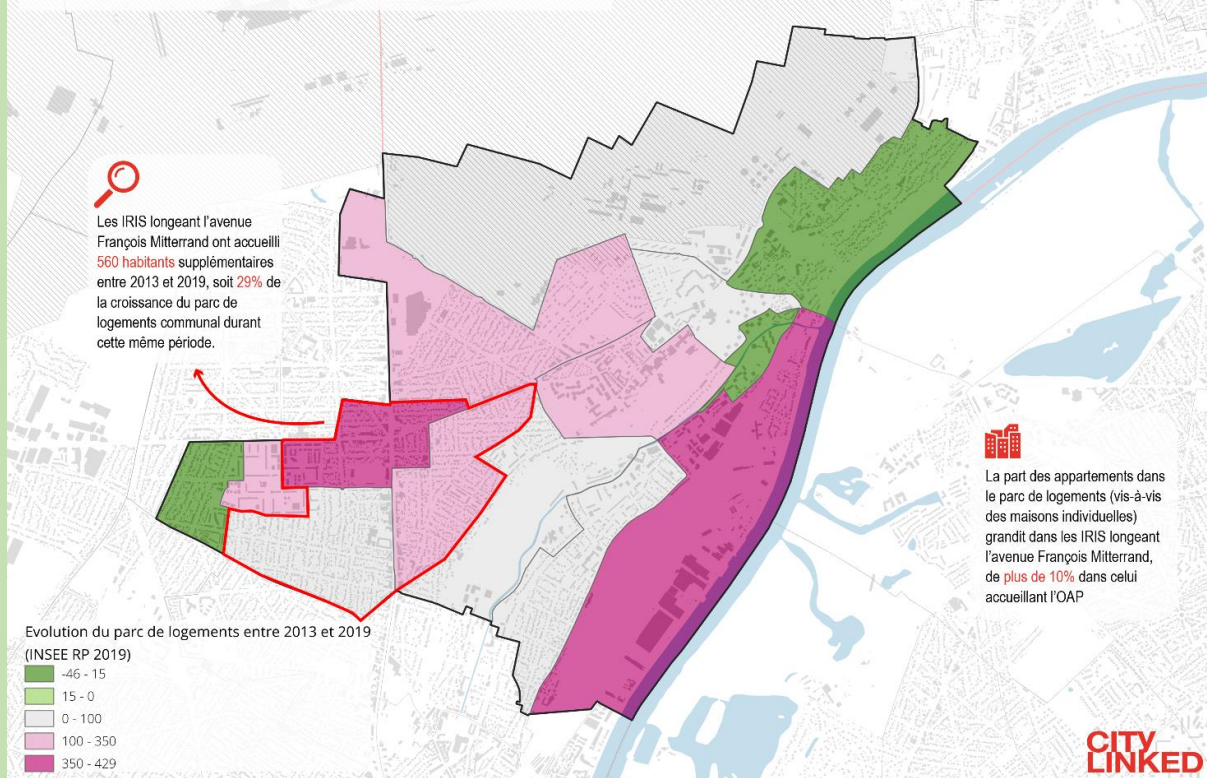
Appelée à être transformée et requalifiée par les documents cadre et à connaître un regain d'attractivité avec l'arrivée du tramway, l'avenue François Mitterrand sera amenée, dans les années à venir et dès lors que la ville sera en capacité d'accueillir de nouveaux habitants, à incarner le secteur le plus stratégique de la N7 en matière de mutations foncières. Dans une **logique de péréquation**, cet état de fait se traduit notamment dans le cadre de cette modification du PLU communal par la **baisse de constructibilité sur d'autres zones de la ville, n'ayant pas vocation à accueillir de l'habitat collectif**.

Dans un objectif de juste équilibre entre l'exigence d'un développement urbain au niveau local et la nécessité d'une prise en compte des enjeux environnementaux, ce travail de modification s'accompagne donc de la mise en place de nombreuses prescriptions propices à la qualité urbaine et architecturale, ainsi que de la création de nouveaux outils de planification (PAPAG).

Athis-Mons, une attractivité démographique généralisée, notamment le long des axes

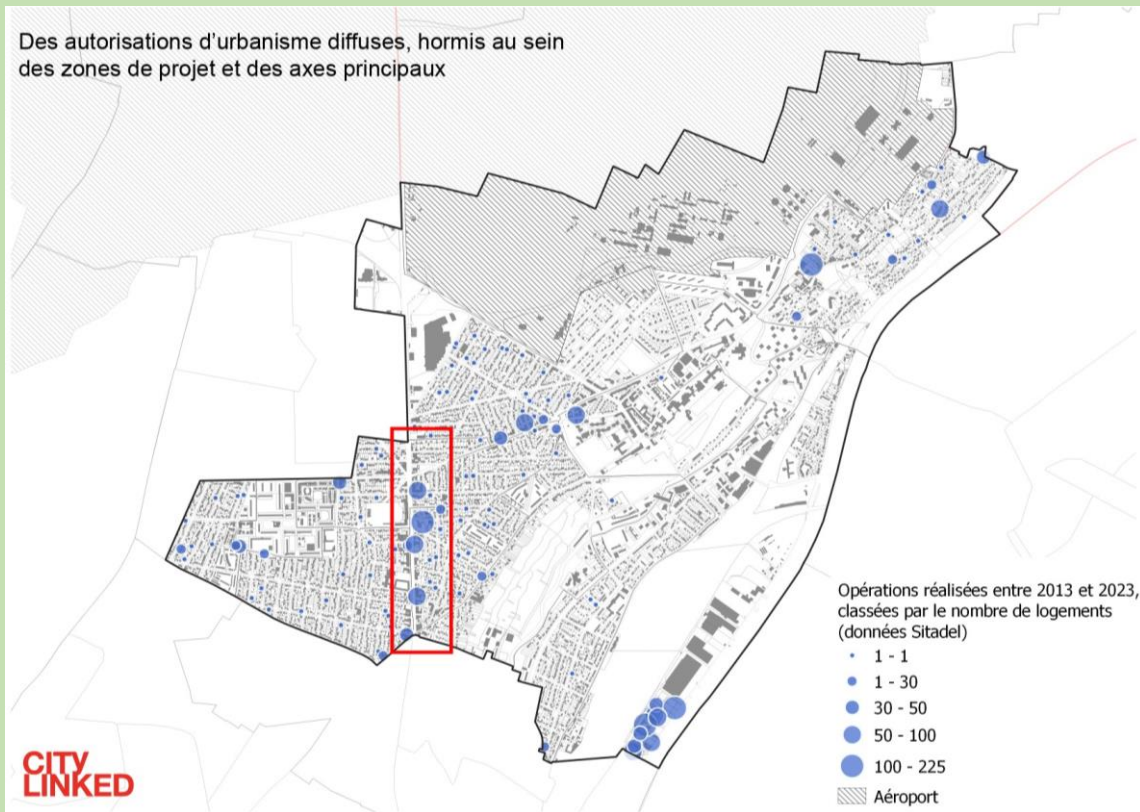


Athis-Mons, un parc de logements en croissance, hormis aux franges communales



* Afin d'apprécier les évolutions démographiques et résidentielles à l'échelle des différents quartiers, les données IRIS sont utilisées, le millésime le plus récent étant celui de 2019.

Des autorisations d'urbanisme diffuses, hormis au sein des zones de projet et des axes principaux



Non disponibles après 2019, les données IRIS ne donnent pas à voir combien, après la livraison de plusieurs projets d'ampleur, l'avenue François Mitterrand a continué de porter la dynamique résidentielle et démographique d'Athis-Mons.

Recommandation n° 7 de la MRAe : Au Préfet de l'Essonne de préciser par commune incluse dans le secteur 4 du PEB d'Orly l'évolution du nombre de constructions et du nombre d'habitants depuis l'approbation du PEB de l'aéroport d'Orly le 21 décembre 2012.

REPONSE

Cette demande est adressée au préfet de l'Essonne. La commune d'Athis-Mons et l'EPT Grand-Orly Seine Bièvre ne disposent pas de ces données mais ont apporté tous les éléments à leur disposition pour répondre aux attentes de la MRAe (voir réponse précédente).

ANALYSE DE LA PRISE EN COMPTE DE L'ENVIRONNEMENT

Exposition des occupants futurs aux risques sanitaires causés par la pollution des sols

Recommandation n° 8 de la MRAe : Prévoir et renforcer les dispositions du PLU destinées à prévenir et limiter l'exposition des populations aux risques sanitaires causés par la pollution des sols, en complément ou en encadrement de celles qui incombent aux maîtres d'ouvrage des projets futurs.

REPONSE

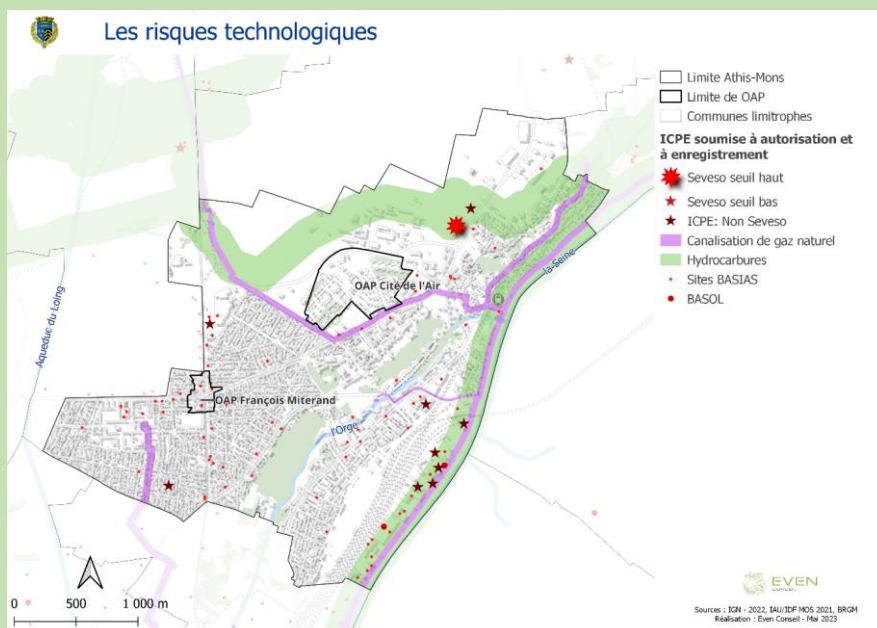
La présomption de pollution des sols est un enjeu majeur du risque sanitaire. Un chapitre a d'ailleurs été consacré à cette problématique dans le rapport d'évaluation environnementale. Il met en évidence la présence de 3 sites BASIAS dans le secteur de l'OAP François Mitterrand : 2 anciennes stations-services et un dépôt de carburant. On rappelle que la base de données BASIAS correspond à un inventaire historique des sites industriels et activités de services. Il fait état d'une présomption de pollution sans pour autant en attester l'existence.

Pour cela, deux bases de données sont mises à disposition :

- La base des sols pollués (BASOL) qui est un répertoire des sites appelant une action des pouvoirs publics ;
- Les secteurs d'informations sur les sols (SIS) qui recensent les terrains où la connaissance de la pollution des sols justifie, notamment en cas de changement d'usage, la réalisation d'études de sols et de mesures de gestion de la pollution pour préserver la sécurité, la santé ou la salubrité publique de l'environnement.

Plusieurs sites BASOL et un SIS sont présents sur la ville d'Athis-Mons, mais ils se concentrent tous au Sud de la ville, le long de la Seine et de la voie ferrée. Aucun ne se trouve sur le plateau athégien où les OAP François Mitterrand et Cité de l'Air, objet de la modification n°5, se situent. De plus, l'OAP contient des mesures spécifiques à la pollution des sols comme mentionné dans l'avis de la MRAe (p.16) : renvoi à des études de sols ultérieures et à un principe de phytoremédiation.

Par conséquent le rapport d'évaluation environnementale s'est conformé au I de l'article R.122-20 I du code de l'environnement qui dispose que l'évaluation environnementale est proportionnée à l'importance du document de planification, aux effets de sa mise en œuvre ainsi qu'aux enjeux environnementaux de la zone considérée.



Enfin concernant le groupe scolaire, il paraît important de signaler que sa conception est régie par l'article R.556-2 du code de l'environnement. Lorsqu'un projet de construction ou un usage d'accueil de populations sensibles – ce qui est le cas d'un groupe scolaire selon le 6° de l'article D556-1 A – **une étude de sols est obligatoire et comprend un diagnostic et un plan de gestion. Dans ce cadre, la ville d'Athis-Mons, maître d'ouvrage du groupe scolaire, s'engage à réaliser toutes les investigations nécessaires et à prendre toutes les mesures de précaution et de traitement d'une éventuelle pollution afin de permettre l'usage futur.**

On note d'ailleurs qu'il incombe souvent aux collectivités de prendre la charge, y compris sur le plan financier, de pollutions commises par des personnes morales de droit privé. Le renouvellement urbain constitue ainsi un moyen de purger de facto des pollutions d'origine industrielles qui, sans intervention publique, perduraient, au risque d'engendrer des dégâts sur l'environnement et sanitaires des décennies plus tard, notamment sur les nappes d'eaux souterraines.

EXPOSITION DES POPULATIONS ACTUELLES ET FUTURES AUX POLLUTIONS SONORES ET ATMOSPHERIQUES

Pollutions sonores

Recommandation n° 9 de la MRAe : Réaliser une campagne de mesures des niveaux sonores à l'état initial et une modélisation des niveaux de bruit à l'état projeté, pour évaluer précisément l'exposition des futurs habitants et usagers aux pollutions sonores ;

Prévoir notamment dans l'OAP des orientations précises et adaptées aux résultats de la modélisation effectuée pour éviter ou, à défaut, réduire les impacts sanitaires du projet liés au bruit, en tenant compte des valeurs seuils de l'OMS ainsi que l'exposition à ces impacts dans les espaces de vie extérieurs et à l'intérieur des locaux lorsque les fenêtres sont ouvertes ;

Justifier du lieu d'implantation du groupe scolaire et des nouvelles habitations prévues au regard des valeurs définies par l'OMS pour déterminer les effets délétères du bruit sur la santé.

REPONSE

S'il existe indéniablement des zones à risque au sein du territoire communal, le travail mené dans le cadre de cette modification de PLU vise à promouvoir une approche globale de l'urbanisme et de l'aménagement visant à mieux prendre en compte les enjeux de santé, sans pour autant faire obstacle au renouvellement nécessaire de la commune.

C'est dans cette perspective que des recommandations urbaines et architecturales ont été proposées au sein du projet de modification n°5 du PLU d'Athis-Mons **afin de limiter l'exposition des populations aux pollutions sonores de la RN7 notamment.**

Dans la continuité de cette démarche, **une campagne de mesures des niveaux sonores à l'état initial et une modélisation des niveaux de bruit à l'état projeté, sera réalisée afin d'évaluer précisément l'exposition des futurs habitants et usagers aux pollutions sonores.**

Concernant la justification de l'implantation du groupe scolaire, **se référer aux éléments de réponse apportés en point n°5 du présent mémoire.**

Pollutions atmosphériques

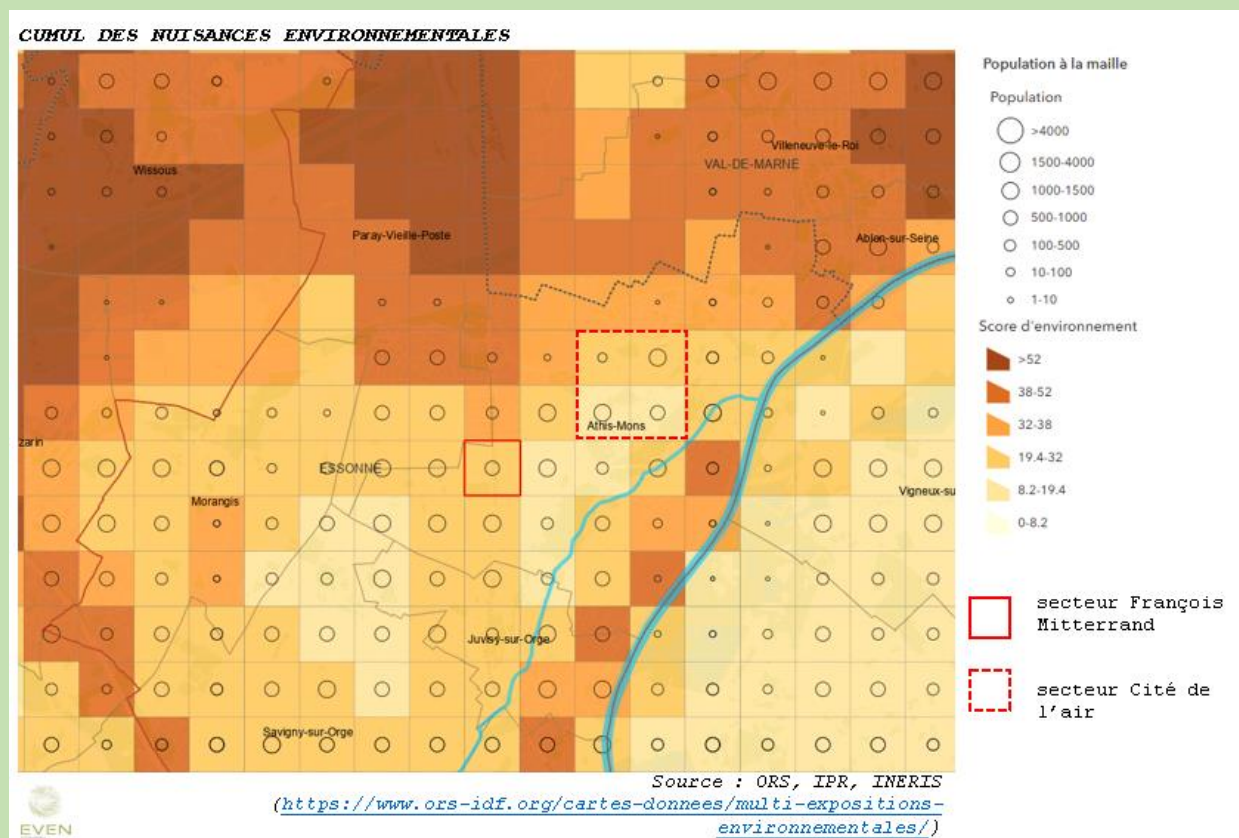
Recommandation n° 10 de la MRAe : Mieux évaluer les niveaux de pollution de l'air auxquels seront exposés les habitants et usagers, en particulier sur les lots situés le long des axes routiers ;

Démontrer l'efficacité des dispositions du projet de PLU pour éviter ou réduire les niveaux d'exposition à cette pollution, par référence aux valeurs-guides actualisées de l'OMS.

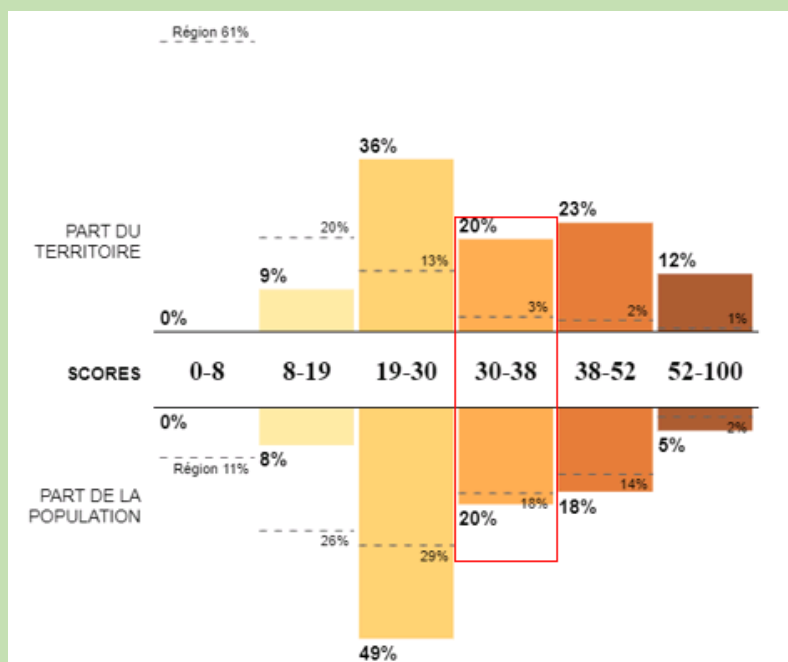
REPONSE

Premièrement, ce mémoire en réponse permet d'apporter un éclairage supplémentaire sur les enjeux de nuisances sonores et de pollution de l'air. On se réfère pour cela aux indicateurs relatifs aux multi-expositions environnementales et produites par l'Observatoire Régional de la Santé (ORS) Île-de-France, en partenariat avec l'Institut Paris Région (IPR) et l'Institut national de l'environnement industriel et des risques (INERIS). Elles résultent d'un croisement de différentes données environnementales au travers d'un score d'environnement qui s'échelonne entre 0 et 100. Plus ce score est élevé, plus la probabilité de survenue d'effets sanitaires liés à l'environnement est élevée. Le territoire francilien est alors quadrillé en une maille de 500m de côté.

Le score environnement permet de rendre compte du cumul des nuisances environnementales sur un secteur. Sont intégrées des mesures sur la qualité de l'air, le bruit des transports, la pollution des sols, la concentration de sites industriels, la qualité de l'eau et le cadre de vie (espaces verts/habitant, îlots de chaleur...).



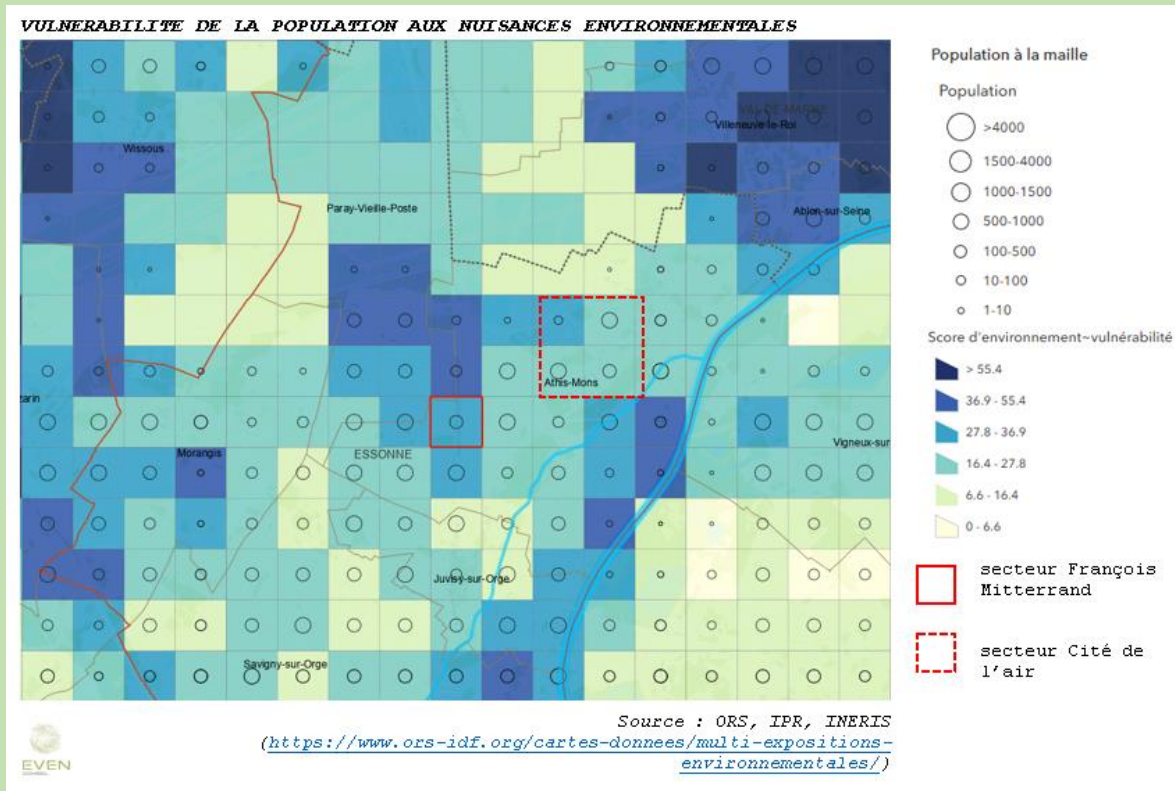
Pour le secteur de l'OAP François Mitterrand, le score environnement est de 31/100. La pollution de l'air contribue pour moitié à ce score et le bruit pour près d'un quart.



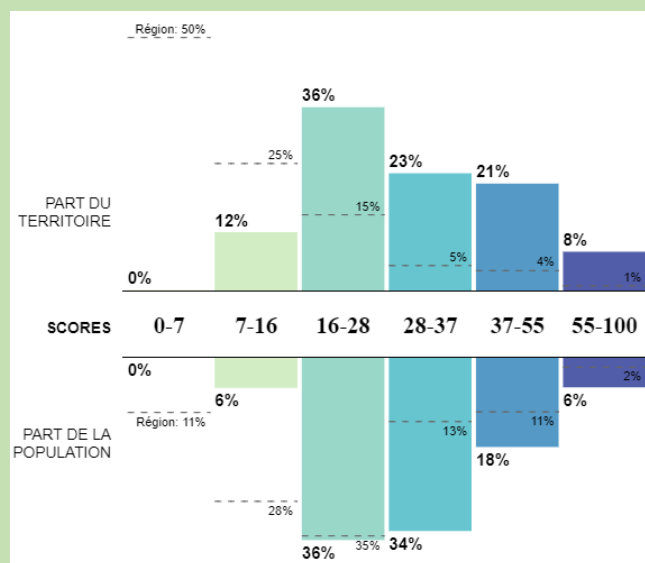
Ce score situe le secteur à un **niveau médian des nuisances environnementales**, dans la catégorie 30-38 qui recouvre :

- à l'échelle de l'EPT Grand-Orly Seine Bièvre : 20% du territoire et 20% de la population ;

En outre, un autre indicateur – le score environnement et vulnérabilité – permet de mieux qualifier la sensibilité des populations exposées aux nuisances (moins de 5 ans, plus de 65 ans, prévalence de pathologies chroniques) et la difficulté à faire face (catégorie sociale, niveau de revenus).



Pour le secteur de l'OAP François Mitterrand, le score environnement et vulnérabilité est de 33/100. C'est essentiellement dû au caractère résidentiel et familial du quartier, avec la présence nombreuse d'enfants de moins de 5 ans.



Ce score place le secteur dans la médiane, la catégorie 28-37 qui recouvre :

- à l'échelle de l'EPT Grand-Orly Seine Bièvre : 23% du territoire et 34% de la population ;

On peut donc déduire que certes, le secteur de l'OAP François Mitterrand est effectivement exposé à des nuisances environnementales qui se cumulent (pollution de l'air, bruit) et qui peuvent avoir des conséquences sanitaires pour les populations les plus fragiles, en particulier les moins de 5 ans. **Néanmoins on peut affirmer que cette exposition environnementale ne revêt pas un caractère exceptionnel ou particulièrement dangereux comparé à la situation globale de la petite couronne parisienne.**

Deuxièmement, l'évaluation environnementale a mis en exergue la diminution attendue des nuisances dans le secteur de l'OAP François Mitterrand. L'axe routier de la RN7 va connaître une pacification de ses usages (espaces dédiés aux mobilités douces, végétalisation) grâce au prolongement du tram T7, dont la mise en service est prévue pour 2030. **L'étude d'impact du prolongement T7 estime que le trafic routier sera diminué de 20% à terme.** Cela devrait générer une moindre émanation de micropolluants atmosphériques, d'autant plus avec l'électrification du parc automobile qui va s'accroître ces prochaines années, notamment en raison du déploiement de la zone à faible émission (ZFE) de la Métropole du Grand Paris. Les effets attendus sur le bruit routier sont similaires.

De plus, il est nécessaire de rappeler que la modification n°5 du PLU d'Athis-Mons contient des mesures de réduction des impacts induits par les axes routiers du secteur François Mitterrand, sur le plan du bruit comme sur le plan de la qualité de l'air (mesures mentionnées p. 17 et 18 de l'avis MRAe).

Troisièmement, la commune d'Athis-Mons s'engage à réaliser des études complémentaires dès à présent puis en phase opérationnelle. L'OAP François Mitterrand et le périmètre d'attente de projet d'aménagement global (PAPAG) sur l'avenue François Mitterrand font état d'une volonté de requalification de ce secteur. Il s'agit d'un projet d'aménagement d'ensemble au sens de l'article L. 122-1 du code de l'environnement. A ce titre puisqu'il y aura la délivrance de plusieurs autorisations d'urbanisme (permis de construire), les incidences seront être appréciées au stade de la première d'entre elles (voir III de l'article L. 122-1-1).

Lors du dépôt du premier permis de construire dans le secteur, la Commune d'Athis avec l'EPT Grand Grand-Orly Seine Bièvre saisiront la Mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) pour évaluer de la nécessité de réaliser une étude d'impact, conformément à l'article R.122-2 du code de l'environnement.

Dans ce cadre, une étude sur la qualité de l'air et le bruit sera réalisée en suivant les recommandations de la MRAe sur les campagnes de mesures à l'état initial et la modélisation des niveaux de pollutions à l'état projeté. Pour une meilleure efficacité, l'étude air-bruit-santé pourra alors se baser sur un avant-projet détaillé (programmation architecturale et résidentielle).