Ville d'Athis-Mons

Modification simplifiée n°4 du Plan Local d'Urbanisme de la commune d'Athis-Mons

DOSSIER DE MODIFICATION SIMPLIFIEE N°4 DU PLU D'ATHIS-MONS MIS À LA DISPOSITION DU PUBLIC DU 23 SEPTEMBRE AU 25 OCTOBRE 2019

PLU approuvé le 14 décembre 2005, modifié le 20 novembre 2008, le 29 juin 2011 et le 30 janvier 2013, mis à jour le 5 juillet 2013 et révisé le 26 juin 2018

Ville d'Athis-Mons

Modification simplifiée n°4 du Plan Local d'Urbanisme de la commune d'Athis-Mons

I. Avis des personnes publiques associées

PLU approuvé le 14 décembre 2005, modifié le 20 novembre 2008, le 29 juin 2011 et le 30 janvier 2013, mis à jour le 5 juillet 2013 et révisé le 26 juin 2018

VOS REF.

NOS REF. 2019-05-21 – DTER/DUM/NI/VB – D1901379

REF. DOSSIER TER-MOD-2019-91027-CAS-138137-M7Z1W1

INTERLOCUTEUR Delphine BRUIN

TÉLÉPHONE 01.49.01.34.40

MAIL

FAX

GRAND ORLY SEINE BIEVRE
Etablissement Public Territorial
Bâtiment Askia
11 rue Henri Farman
BP 748
94398 ORLY AEROGARDE CEDEX

A l'attention de Monsieur Nicolas LACOBELLI

OBJET **ATHIS-MONS - 91 - modification simplifiée n°4 du PLU**

La Défense, le 19/06/2019

Monsieur,

Nous accusons réception du courrier relatif au projet de modification simplifiée n°4 du PLU de la commune d'ATHIS-MONS, transmis par vos Services pour avis le 21/05/2019.

Nous vous informons que, sur le territoire couvert par ce document d'urbanisme, nous n'exploitons pas d'énergie électrique Haute Tension indice B (≥ 50kV), existant ou projeté à court terme. Nous n'avons donc aucune observation à formuler.

Nous restons à votre entière disposition pour tout renseignement complémentaire et nous vous prions d'agréer, Monsieur, l'assurance de notre considération très distinguée.

Chef du Service Concertation Environnement Tiers
Jean ISOARD

RTE
CDI PARIS – SCET
CS 50138
Immeuble Palatin II et III
3 – 5 cours du Triangle
92036 LA DEFENSE CEDEX

RTE Réseau de transport d'électricité
société anonyme à directoire et conseil de surveillance
au capital de 2 132 285 690 euros
R.C.S.Nanterre 444 619 258

www.rte-france.com
afaq ISO 14001 Environnement AFNOR CERTIFICATION

Nicolas IACOBELLI
Chef de missions Aménagement et Urbanisme Secteur Sud
Pôle du développement urbain et des mobilités
tel. : 01 78 18 24 09

Établissement Public Territorial
Grand-Orly Seine Bièvre

Bâtiment ASKIA - 11, rue Henri Farman BP 748 94398 Orly Aérogare cedex
Mél : nicolas.iacobelli@grandorlyseinebievre.fr

De : Cellule Juridique <ce.ia91.celjurid@ac-versailles.fr>
Envoyé : vendredi 21 juin 2019 11:39
À : Nicolas IACOBELLI
Objet : Avis révision PLU Athis-Mons

Bonjour monsieur Iacobelli

Conformément aux dispositions de l'article L153-40 du code de l'urbanisme, vous avez adressé pour avis à Mme la Directrice académique des services de l'éducation nationale de l'Essonne, le projet de modification du plan local de la commune d'Athis-Mons, prescrit par l'EPT Grand Orly Seine Bièvre par arrêté 2019-340 du 29 mars 2019.

L'article L123-9 du code de l'urbanisme mentionne que les personnes publiques destinataires de ces documents donnent un avis dans la limite de leurs compétences propres, au plus tard 3 mois après transmission du projet de plan.

Cependant, il ressort du dossier transmis, que l'objectif de la révision consiste en la prise en compte des observations adressées par M. le préfet du Val de Marne le 16 octobre 2018 dans le cadre du contrôle de légalité et à effectuer des ajustements règlementaires pour faciliter la mise en application du PLU. Toutefois, ces objectifs devraient rester sans répercussion sur le secteur scolaire.

Dans ces conditions, je me permets de vous informer que les services académiques ne sont pas en mesure d'émettre un avis sur ce document, tel qu'attendu dans le courrier ci-joint du 21/05/2019.

Bonne journée.

Jean-Thierry Boher
Cellule d'appui aux établissements
Direction académique des services
Départementaux de l'éducation nationale
Boulevard de France
91012 Evry-Courcouronnes Cedex

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
MINISTERE DE LA CULTURE

Vincennes, le 14/08/2019 .

Direction Régionale
des Affaires Culturelles d'Ile de France
Service Métropolitain de l'Architecture et du
Patrimoine du Val de Marne

Affaire suivie par: Nathalie BARRY
Service: SMAP 94
Tél: 01 43 65 25.34
Courriel: nathalie.barry@culture.gouv.fr

Référence: 2019/ 69 /AP
P.J.:

Mme BARRY Nathalie
Architecte des Bâtiments de France

A

EPT Grand-Orly Seine Bièvre
Bâtiment Askia
11 rue Henri Farman
BP748
94398 ORLY AEROGARE CEDEX

à l'attention de M. Nicolas IACOBELLI

Objet : avis sur la modification simplifiée du PLU d'Athis-Mons

Monsieur,

Votre service nous a transmis le projet de modification simplifiée du PLU d'Athis-Mons.
Voici nos observations :

p. 4-5 : l'interdiction des éléments en plastique pour les clôtures devrait s'appliquer en toutes circonstances pour ne pas dénaturer et appauvrir les différents paysages de la commune. De la même façon, les grillages thermosoudés devraient être proscrits côté espace public.
Les haies ne devraient pas dépasser 2 m de hauteur. On ne devrait pas avoir de plantations de type thuyas, trop denses, qui forment un mur végétal empêchant toute transparence sur les parcelles.
Les clôtures ne devraient pas avoir de lisses horizontales qui renvoient à une image plus rurale qu'urbaine.
Plan de zonage : le site classé du parc d'Avaucourt n'apparaît pas sur le plan tout comme le site inscrit des rives de Seine sur le fleuve, à cause des superpositions en couleurs des servitudes et des zonages. Un plan plus clair distinguant davantage les différentes SUP devrait être annexé au PLU.

Je vous prie de recevoir, Monsieur, l'expression de mes salutations distinguées.

Mme BARRY Nathalie
Architecte des Bâtiments de France
SMAP Val-de-Marne

Agence Régionale de Santé
Île-de-France

Délégation départementale de l'Essonne

Département Veille et sécurité sanitaire

Service Santé environnement

Affaire suivie par Agnès PRIEUR COURTIN
Courriel : agnes.courtin@ars.sante.fr

Téléphone : 01 69 36 72 26
Télécopie : 01 69 36 71 99
Réf : A-2019-00884

E.P.T. Grand-Orly Seine Bièvre
Arrivé le
20 JUIN 2019

	Exp.	Info
Président		
Cabinet		
DG		
DGA FI & Com. pub.		
DGA RH & Moyens		
DGA Esp. pub		
DGA Dev. Ter	X	
DGA Pro. Ter		
DGA Cult, Sport, Patrim. Bât.		
SG		

EPT 12
KDK A1904783 KFK
Reçu le 20/06/2019

Monsieur le Président de Grand Orly Seine Bièvre
Etablissement Public Territorial
Bâtiment Askia
11 rue Henri Farman – BP 748
94398 ORLY aérogare cedex

A l'attention de M. Nicolas LACOBELLI

Evry-Courcouronnes, le 19 JUIN 2019

Objet : Modification simplifiée n°4 du Plan local d'urbanisme d'Athis-Mons (PLU).

Monsieur le Président,

Par courrier du 21 juin 2019, vous m'informez vouloir corriger des erreurs matérielles et apporter des ajustements réglementaires dans le dossier de du PLU de votre commune. Mes services avaient émis un avis favorable à ce projet par courrier du 6 septembre 2017. Ces modifications concernent notamment le règlement et la mise à jour des annexes informatives.

Ces changements n'appellent pas de remarques particulières.

Restant à votre entière disposition pour tout complément d'information, je vous prie d'agréer, monsieur le Président, l'expression de ma considération distinguée.

P/Le Délégué départemental de l'Essonne,
L'Ingénieur d'études sanitaires

Anne-Laure CHRISTIAEN

A1906121

Le Mée-sur-Seine, le 02 août 2019

aGRICULTURES
& TERRITOIRES
CHAMBRE D'AGRICULTURE
DE RÉGION
ILE-DE-FRANCE

Service Territoires
Adresse postale :
418 rue Aristide Briand
77350 Le Mée-sur-Seine
Tél. : 01 64 79 30 71
territoires@idf.chambagri.fr

Monsieur Romain MARCHAND
Vice-Président en charge du PLUi
EPT GRAND-ORLY SEINE BIEVRE
Bâtiment Askia
11 rue Henri Farman - BP 748
94398 ORLY AEROGARE CEDEX

Objet : modification simplifiée n° 4 du PLU d'Athis-Mons
Avis de la Chambre d'agriculture

N/ Réf. 2019_ST_262_AG_ES

E.P.T. Grand-Orly Seine Bièvre
Arrivé le
09 AOUT 2019

	Pour	Info
[redacted]		
Cabinet		
DG		
DGA Fl & Com. pub.		
DGA RH & Moy gén.		
DGA Esp. pub		
DGA Dev. Ter	X	
DGA Pro. Ter		
DGA Cult, Sport, Patrim. Bât.		
SG		

Monsieur le Vice-Président,

Par délibération, l'Établissement Public Territorial Grand-Orly Seine Bièvre a prescrit la modification simplifiée n°4 du Plan Local d'Urbanisme d'Athis-Mons, qui nous a été transmise dans le cadre de l'association de la Chambre d'agriculture de Région Île-de-France conformément à l'article L 153-40 du Code de l'urbanisme.

Après étude du dossier, la Chambre d'agriculture vous informe qu'elle n'a aucune remarque particulière à formuler.

Vous remerciant de nous avoir consultés et restant à votre disposition,

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Vice-Président, l'expression de mes salutations distinguées.

Le Président

Christophe HILLAIRET

Essonne Aménagement

Evry, le 12/08/2019

N/Réf : FM / CA

Affaire suivie par Mathilde CLÉRET
Tél. : 01.60.79.97.41
Mail : mcleret@91amenagement.fr

RAR 1A 158 636 6922 6

Etablissement Public Territorial
Grand Orly Seine Bièvre
Bâtiment Askia
11 rue Henri Farman
94 398 ORLY Aérogare Cedex

A l'attention de Monsieur Nicolas IACOBELLI

Objet : 550 ZAC BORDS DE SEINE AVAL (ATHIS MONS)
Modification simplifiée n°4 du PLU d'Athis-Mons

Monsieur,

Par courier reçu le 13 juin 2019, vous nous avez transmis pour avis la modification simplifiée n°4 du PLU.

En tant qu'aménageur de la ZAC Bords de Seine Aval, nous sommes attentifs aux modifications apportées sur la zone AU. Après étude du PLU, le projet de modification du PLU n'appelle pas de remarque de notre part.

Nous vous prions d'agréer, Monsieur, nos salutations distinguées.

Loïc SÉVIN
Directeur Général Délégué

De : Service Projet Jardins Familiaux <serviceprojet@jardins-familiaux.asso.fr>
Envoyé : mardi 20 août 2019 16:11
À : Nicolas IACOBELLI <nicolas.iacobelli@grandorlyseinebievre.fr>
Cc : Gaëtan Calvar <g.calvar@jardins-familiaux.asso.fr>
Objet : Retour modification PLU Athis-Mons - REF 2019-05-21 - DTER / DUM / NI / VB - D1901379

Bonjour,

La Fédération Nationale des Jardins Familiaux et Collectifs a été consultée, en tant que Personne Publique Associée, pour avis sur la modification simplifiée du Plan Local d'Urbanisme de la commune d'Athis-Mons approuvée le 26 juin 2018.

Nous apportons donc notre avis sur ce dossier :

Le site des jardins familiaux, situé au croisement entre rue Robert Schumann et Rue Dagobert, dans le quartier de Mons, est concerné par la zone UHa du PLU (voir captures d'écran en PJ correspondantes au cadastre et à la situation sur le PLU).
Nous n'avons pas de remarque particulière à formuler sur les modifications ayant un impact sur l'aménagement des clôtures et des haies en limite de site des jardins familiaux.

En terme d'opportunités, en guise de protection et de valorisation des espaces jardinés comme les Jardins Familiaux, il pourrait être judicieux de classer le périmètre des jardins familiaux dans une zone particulière (« Uj »). Une réglementation spécifique pourra permettre d'avoir un site plus harmonieux, en termes de clôtures, de plantations, de revêtements, d'abris de jardins. Ainsi, avec une meilleure qualité de matériaux ou d'aménagement, cela mettra en valeur les Jardins Familiaux dans un contexte de sensibilisation aux espaces verts urbains.

Cordialement,

JARDINS FAMILIAUX ET COLLECTIFS

Service Projet Jardin
Justin Collard – Chargé de mission Jardin
Tél : 01 45 40 36 13 // 06 33 05 13 61
Bureau d'études - Fédération Nationale des Jardins Familiaux et Collectifs
12 rue Félix Faure - 75015 PARIS
www.jardins-familiaux.asso.fr

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Réf. EG/SF 73267
Affaire suivie par Emilie GRONDIN

Lettre recommandée avec A.R.
2C 102 721 1193 9

SYNDICAT DES EAUX D'ILE DE FRANCE
SEDIF
SERVICE PUBLIC DE L'EAU

Paris, le 22 JUIL. 2019

Objet : Projet de modification simplifiée n° 4 du PLU d'ATHIS-MONS

Vos réf. : 2019-05-21 – DTER/DUM/NI/VB-D1901379 – Affaire suivie par Nicolas IACOBELLI

Monsieur le Président,

Par courrier du 21 mai 2019, réceptionné le 7 juin suivant, vous avez adressé au SEDIF le dossier de modification simplifiée n° 4 du PLU d'Athis-Mons.

Je vous prie de bien vouloir trouver, ci-joint, les observations du SEDIF.

La principale concerne l'absence des arrêtés interpréfectoraux de 2008 et 2010 pour le périmètre de protection rapprochée de l'usine de Choisy-le-Roi, qui constitue une servitude d'utilité publique.

Mes services (Emilie GRONDIN 01 53 45 42 31) restent à votre disposition pour toute information que vous jugeriez utile.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes sentiments cordiaux et dévoués.

Le Président,

André SANTINI
Ancien Ministre
Maire d'Issy-les-Moulineaux
Vice-président de la Métropole du Grand Paris

P.J. : - observations du SEDIF,
- arrêté interpréfectoral n° 2008/88 du 08/01/2008,
- arrêté interpréfectoral modifié n° 2010/6845 du 30/09/2010.

Copie au Maire d'Athis-Mons

Monsieur le Président
A l'attention de Romain MARCHAND
Vice-président en charge du PLUi, de l'aménagement
et du projet de territoire
Etablissement public territorial Grand Orly Seine Bièvre
bâtiment Askia
11 rue Henri Farman
BP748
94398 ORLY AEROGARE Cedex

OBSERVATIONS DU SEDIF

PREAMBULE :

Outre des canalisations de transport et de distribution enterrées, le SEDIF possède :

- Rue Germaine Tillion (parcelles cadastrales X 626, X 629, X 631 et X 639, soit une surface totale de 390 m²) en **zone UAc** du PLU :

  - **1 station de 2ème élévation** qui distribue de l'eau de la Seine en provenance soit de l'usine de production de Choisy-le-Roi, soit de l'usine d'Arvigny, sur le réseau de 2ème élévation d'AMONS144 qui ne comporte pas de réservoir d'équilibre.

Ce site fera l'objet de travaux de sécurisation (opération n° 2019140) au second trimestre 2020, pour une durée prévisionnelle de 12 mois.

- sur l'Orge à 8 km en amont de la prise d'eau de l'usine de production d'eau potable de Choisy-le-Roi juste avant la confluence de l'Orge et de la Seine en **zone N** du PLU

  - **1 station d'alerte**, qui est reliée à l'usine de Choisy-le-Roi. Elle a pour rôle de surveiller les incidences sur la qualité d'eau de l'Orge des rejets potentiels de l'aéroport d'Orly et du déversoir d'un collecteur transportant les eaux usées de 40 communes, et de détecter ainsi de façon anticipée l'arrivée d'une pollution ou la dégradation de la qualité de la Seine au droit de la prise d'eau de l'usine de production de Choisy-le-Roi.

I. Périmètre de protection de la prise d'eau de l'usine du SEDIF de Choisy-le-Roi

La commune d'Athis-Mons n'a toujours pas annexé à son PLU la servitude d'utilité publique liée au périmètre de protection de l'usine de Choisy-le-Roi, qui s'impose sur une partie du territoire d'Athis-Mons sur les parcelles situées dans une bande de 50 mètres de large en bordure de Seine, ainsi que pour le bras de l'Orge sur 500 mètres à l'amont de la confluence avec la Seine. Ce périmètre de protection rapprochée a été déclaré d'utilité publique par arrêté interpréfectoral n° 2008/88 du 8 janvier 2008, modifié par arrêté interpréfectoral n° 2010/6845 du 30 septembre 2010.

Tout projet d'aménagement ou de construction dans l'emprise du périmètre de protection devant être compatible avec les prescriptions imposées par ces arrêtés, je réitère ma demande du 26 décembre 2017 de les annexer, ainsi que la liste des parcelles concernées et le plan à la rubrique des servitudes d'utilité publique.

De la même façon que le règlement rappelle les prescriptions imposées par le PPRI et le PPBE, je vous propose également de rappeler l'existence du périmètre de protection rapprochée en procédant aux ajouts suivants dans le règlement des zones UAb, ULb, ULe, UHe et N du PLU :

DISPOSITIONS PROPRES A LA ZONE (UAb, ULb, ULe, UHe et N)

A la suite du paragraphe actuel :

«La zone ... (UAb, Ulb, Ule, Uhe et N) est également concernée par le périmètre de protection de l'usine de production d'eau potable de Choisy-le-Roi, déclaré d'utilité publique par arrêté interpréfectoral n° 2008/88 du 8 janvier 2008, modifié par arrêté interpréfectoral n° 2010/6845 du 30 septembre 2010. Ces arrêtés s'imposent aux autorisations du droit des sols en tant que servitude d'utilité publique sur les parcelles listées en annexe de l'arrêté n° 2008/88.»

ARTICLE 1 – OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DES SOLS INTERDITES :

A la suite du paragraphe actuel :

«Les occupations et utilisations du sol interdites dans l'emprise du périmètre de protection de la prise d'eau de l'usine de production d'eau potable de Choisy-le-Roi s'imposent (cf. les 2 arrêtés interpréfectoraux précités).»

ARTICLE 2 – OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DES SOLS SOUMISES A DES CONDITIONS PARTICULIERES

A la suite du paragraphe actuel :

«Les occupations et utilisations du sol admises dans l'emprise du périmètre de protection de la prise d'eau de l'usine de production d'eau potable de Choisy-le-Roi devront être conformes aux prescriptions édictées par les 2 arrêtés interpréfectoraux précités ».

ARTICLE 4 – DESSERTE DES TERRAINS PAR LES RESEAUX PUBLICS D'EAU, D'ELECTRICITE, D'ASSAINISSEMENT ET AUTRES TYPES DE RESEAUX :

A la suite du paragraphe actuel :

«Dans l'emprise du périmètre de protection de la prise d'eau de l'usine de production d'eau potable de Choisy-le-Roi, les prescriptions spécifiques édictées par les 2 arrêtés interpréfectoraux précités concernant les rejets d'eau usées et eaux pluviales devront être respectées.»

ARTICLE 13 – OBLIGATIONS IMPOSEES AUX CONSTRUCTEURS EN MATIERE DE REALISATION D'ESPACES LIBRES, D'AIRES DE JEUX ET DE LOISIRS, ET DE PLANTATIONS :

A la suite du paragraphe actuel :

«L'utilisation d'engrais, de produits phytosanitaires et autres biocides pour l'entretien des voiries, des berges de la Seine, des voies ferrées, et des espaces verts publics et privés (désherbage, lutte contre les nuisibles) et tout stockage de tels produits est interdit dans l'emprise du périmètre de protection de la prise d'eau de l'usine de production d'eau potable de Choisy-le-Roi. Si toutefois, la mise en œuvre de techniques alternatives respectueuses de l'environnement n'était pas possible en raison d'un manque d'accessibilité, l'utilisation de ces produits devra respecter le code des Bonnes pratiques Agricoles (annexe de l'arrêté du 22 novembre 1993, JO du 5 janvier 1994) et la charte "Marne Vive"».

II. Projets de construction et d'aménagement

Je me permets d'attirer votre attention sur le fait que toute urbanisation nouvelle ou toute opération de voirie nécessitera l'adaptation (extension) du réseau public de distribution d'eau, afin d'ajuster sa capacité aux besoins des usagers et d'assurer la défense incendie.

Je vous invite donc à prendre en compte les dispositions relatives aux participations à la réalisation d'équipements publics exigibles à l'occasion de la délivrance d'autorisations d'occupation du sol prévues par le Code de l'urbanisme, visant à donner aux communes les moyens de financer lesdites infrastructures.

SYNDICAT DE L'ORGE

E.P.T. Grand-Orly Seine Bièvre
Arrivé le
13 AOUT 2019

	Pour	Info
Président		
Cabinet		
DG		
DGA FI & Com. pub.		
DGA RH & Moy gén.		
DGA Esp. pub		
DGA Dev. Ter	X	
DGA Pro. Ter		
DGA Cult, Sport, Patrim. Bât.		
SG		

EPT 12
KDK A1906179 KFK
Reçu le 13/08/2019

Viry-Châtillon, le - 8 AOUT 2019

Monsieur Michel LEPRÊTRE
Président de l'EPT Grand Orly Seine Bièvre
Bâtiment Askia
11 rue Henri Farman
BP748
94398 Orly aérogare cedex

A l'attention de M. Iacobelli

N/Réf : F/U/CDM/FBO/JMB/FC/N°2019 N° 1782
Affaire suivie par Cassandre Dume
☎ 01 69 12 25 74

Objet : Avis du Syndicat de l'Orge sur le projet de modification n°4 du PLU d'Athis Mons

Monsieur le Président,

Suite à l'envoi du projet de modification n°4 du PLU d'Athis Mons, le Syndicat de l'Orge vous fait part de son avis favorable avec quelques remarques.

Concernant les règles en matière de clôtures, qu'elles soient sur rue ou en limite séparative, le Syndicat de l'Orge préconise la mise en place de clôtures perméables avec des espaces ouverts en partie basse afin de maintenir d'une part, la circulation de la faune au sein de la commune ; d'autre part de faciliter l'écoulement des eaux et ainsi limiter les phénomènes de ruissellement et d'inondation en milieu urbain.

Le règlement d'assainissement du Syndicat de l'Orge mis en annexe de votre document n'est pas à jour. Vous trouverez ci-joint le règlement d'assainissement adopté le 07/04/2016.

Les règlements du PPRI (Plan de Prévention du Risque Inondation) de la Seine et du PPRI de l'Orge et de la Sallemouille doivent figurer en annexe du PLU.

Dans le cadre du suivi des documents d'urbanisme de toutes les communes adhérentes au Syndicat de l'Orge, nous vous prions de bien vouloir nous transmettre, après son approbation, la version définitive du PLU de votre commune.

Par ailleurs, afin de contribuer à la numérisation des documents d'urbanisme de l'ensemble du territoire français impulsée par le Conseil National de l'Information Géographique (CNIG), nous vous demandons de bien vouloir nous transmettre les données de votre PLU au format CNIG. Nous rappelons que la publication des documents d'urbanisme dématérialisée dans le Géoportail de l'Urbanisme devra être obligatoirement réalisée pour toutes les communes au premier janvier 2020.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes sentiments distingués.

Le Président

François Cholley

SYNDICAT DE L'ORGE

PJ : Règlement d'assainissement du Syndicat de l'Orge (07/06/2016)

Ville de
Savigny
sur Orge

SERVICE DE L'URBANISME-COMMERCE

E.P.T. Grand-Orly
Seine Bièvre
Arrivé le
03 JUIL. 2019

		Info
Président		
Cabinet		
DG		
DGA FI & Com. pub.		
DGA RH & Moy gén.		
DGA Esp. pub		
DGA Dev. Ter	X	
DGA Pro. Ter		
DGA Cult, Sport, Patrim. Bât.		
SG		

EPT 12
KDK A1905115 KFK
Reçu le 03/07/2019

Monsieur Michel LEPRETRE
Président de l'Etablissement Public Territorial
Grand-Orly Seine Bièvre
Tour ORIX
16 av Jean Jaurès
94600 CHOISY-LE-ROI

Affaire suivie par : Olivier CARETTE
Responsable de l'Urbanisme

Objet :
ATHIS-MONS
Modification Simplifiée n°4 du PLU

Ref : DSU-2019 /1009

SAVIGNY SUR ORGE
Le 21 juin 2019

Monsieur le Président, Cher Michel,

J'accuse bonne réception de la transmission du projet de modification simplifiée n°4 du PLU de la commune d'Athis-Mons prescrit par votre arrêté n°2019-340 en date du 29 mars 2019.

C'est avec le plus grand intérêt que nous avons examiné votre projet, qui en l'état ne présente pas de dispositions ayant une incidence particulière sur la commune de Savigny-sur-Orge.

J'ai donc le plaisir de vous informer de notre avis favorable à votre projet de modification simplifiée du PLU.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes salutations distinguées.

Bien à toi

Eric MEHLHORN

Maire

VILLE DE SAVIGNY-sur-ORGE (ESSONNE)

Ville d'Athis-Mons

Modification simplifiée n°4 du Plan Local d'Urbanisme de la commune d'Athis-Mons

II. Actes administratifs

PLU approuvé le 14 décembre 2005, modifié le 20 novembre 2008, le 29 juin 2011 et le 30 janvier 2013, mis à jour le 5 juillet 2013 et révisé le 26 juin 2018

ARRETE n°2019-340 du 29 mars 2019

Objet : Modification simplifiée n°4 du Plan Local d'Urbanisme d'Athis-Mons

Le Président de l'Etablissement Public Territorial Grand-Orly Seine Bièvre,

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales ;

Vu le Code de l'urbanisme et notamment les articles L. 151-1 et suivants, L.153-36 à L.153-40, L.153-45 à L.153-48 et R.151-1 et suivants ;

Vu la loi n°2015-991 du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République ;

Vu le décret n°2015-1665 du 11 décembre 2015 relatif à la métropole du Grand-Paris et fixant le périmètre de l'établissement public territorial « Grand-Orly Seine Bièvre » dont le siège est à Vitry-sur-Seine ;

Vu le Plan Local d'Urbanisme de la Commune d'Athis-Mons approuvé le 14 décembre 2005 modifié le 20 novembre 2008, le 29 juin 2011 et le 30 janvier 2013, mis à jour le 5 juillet 2013, révisé le 26 juin 2018,

Considérant le courrier de Monsieur le Préfet du Val-de-Marne en date du 16 octobre 2018 portant observations au titre du contrôle de légalité sur le Plan Local d'Urbanisme (PLU) de la commune d'Athis-Mons approuvé par le Conseil territorial de l'Établissement Public Territorial Grand-Orly Seine Bièvre en date du 26 juin 2018, listées et prises en compte comme suit :
- Une incohérence constatée entre le rapport de présentation et le règlement de zone concernant l'implantation d'une aire d'accueil des gens du voyage en zone UE. L'erreur matérielle relevée doit être corrigée au niveau du règlement de zone et la mention d'une interdiction des aires d'accueil pour les gens du voyage supprimée.
- Le souhait de voir apparaitre la servitude relative au Plan de Prévention des Risques Technologiques (PPRt) autour de la société de Manutention de Carburants d'Aviation (SMCA) au plan de zonage. Le périmètre sera donc ajouté au plan de zonage conformément à la demande.
- Le souhait de voir compléter les annexes de préconisations liées au risque de retrait-gonflement des argiles rappelé à l'article 2 des zones concernées. Une note liée à la réglementation de l'aléa retrait-gonflement des argiles sera insérée en annexe du PLU conformément à la demande.
- Le souhait de voir insérer le tableau des servitudes transmis par la Direction Départementale des Territoires de l'Essonne (DDT91) dans son avis du 13 octobre 2017 ainsi que la prise en compte des propositions de rédactions formulées par la DDT91 quant aux servitudes de la SMCA. Le tableau et les remarques seront intégrés en annexe du PLU, conformément à la demande.
- La nécessité d'identifier au PLU les deux zones communales prioritaires permettant la prise en compte du Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) approuvé par arrêté préfectoral n°2016-DDT-SE n°449 du 25 avril 2016. A ce tire les zones UA et UD ont été identifiées et un paragraphe en préambule de chaque zone sera inséré au règlement conformément à la demande.

Considérant que la mise en application du PLU révisé en vigueur depuis septembre 2018 a permis d'identifier des ajustements règlementaires à mettre en œuvre pour faciliter sa bonne exécution. Plusieurs éléments sont intégrés à la modification, visant à :
- Définir de façon plus précise les modalités d'application de certaines règles (limite séparative de fond de parcelle, limites séparatives latérales, clôtures, annexes…) ;
- Modifier des dispositions relatives aux retraits d'implantation en zones UHb, UHc et UHe ;
- Compléter les annexes informatives ;
- Corriger des erreurs matérielles et rédactionnelles.

Considérant qu'une procédure de modification du PLU est adaptée compte tenu que les évolutions proposées ne sont pas de nature à :
- Changer les orientations définies par le projet d'aménagement et de développement durable ;
- Réduire un espace boisé classé, une zone agricole ou une zone naturelle et forestière ;
- Réduire une protection édictée en raison des risques de nuisances, de la qualité des sites, des paysages ou des milieux naturels, ou d'une évolution de nature à induire de graves risques de nuisances ;
- Ouvrir à l'urbanisation une zone à urbaniser qui, dans les neufs ans suivant sa création, n'a pas été ouverte à l'urbanisation ou n'a pas fait l'objet d'acquisitions foncières significatives de la part de la commune ou de l'établissement public de coopération intercommunale compétent, directement ou par l'intermédiaire d'un opérateur foncier,

Considérant par ailleurs que ces évolutions envisagées ne sont pas de nature à :
- Majorer de plus de 20% les possibilités de construction résultant, dans une zone, de l'application de l'ensemble des règles ;
- Diminuer les possibilités de construire ;
- Réduire la surface d'une zone urbaine ou à urbaniser ;
- Appliquer l'article L.131-9 du Code de l'urbanisme,

Considérant dès lors que la procédure à engager est celle de la modification simplifiée,

ARRETE:

Article 1er : Il est prescrit une procédure de modification simplifiée n°4 du PLU de la commune d'Athis-Mons

Article 2 : Le projet de modification simplifiée n°4 du PLU d'Athis-Mons a pour objet de :
- Répondre aux observations émises par Monsieur le Préfet du Val-de-Marne en date du 16 octobre 2018 au titre du contrôle de légalité sur le Plan Local d'Urbanisme (PLU) de la commune d'Athis-Mons ;
- Définir de façon plus précise les modalités d'application de certaines règles (limite séparative de fond de parcelle, limites séparatives latérales, clôtures, annexes…) ;
- Modifier des dispositions relatives aux retraits d'implantation en zones UHb, UHc et UHe ;
- Compléter les annexes informatives ;
- Corriger des erreurs matérielles et rédactionnelles.

Article 3 : Le projet sera notifié aux Préfets du Val-de-Marne et de l'Essonne et aux personnes publiques associées avant sa mise à disposition du public.

Article 4 : Les modalités de mise à disposition du public seront précisées par une délibération du Conseil territorial et portées à la connaissance du public au moins huit jours avant le début de cette mise à disposition.

Article 5 : Le projet de modification simplifiée, l'exposé de ses motifs et, le cas échéant, les avis émis par les personnes publiques associées seront mis à disposition du public pendant un mois, dans des conditions lui permettant de formuler ses observations qui seront enregistrées et conservées.

Article 6 : A l'issue de la mise à disposition, le Président de l'Etablissement Public Territorial en présentera le bilan devant le Conseil territorial, qui en délibérera et adoptera par délibération motivée le projet éventuellement modifié pour tenir compte des avis émis et des observations du public ;

Article 7 : Conformément aux articles R.153-20 et R.153-21 du Code de l'urbanisme, le présent arrêté fera l'objet d'un affichage au siège de l'Etablissement Public Territorial et en mairie d'Athis-Mons durant un délai d'un mois.
Mention de cet affichage sera insérée en caractères apparents dans un journal diffusé dans le département du Val-de-Marne et dans le département de l'Essonne.

Article 8 : Le présent arrêté produira ses effets juridiques dès l'exécution de l'ensemble des formalités prévues ci-dessus, la date à prendre en compte pour l'affichage étant celle du premier jour où il est effectué ;

Article 9 : Les litiges concernant cet arrêté doivent être portés devant le tribunal administratif de Melun dans un délai de deux mois après son affichage ou sa notification.

Article 10 : Monsieur le Directeur général des services de l'EPT est chargé de l'exécution de la présente décision dont ampliation sera faite à :
- Monsieur le Préfet du Val de Marne ;
- Monsieur le Préfet de l'Essonne ;
- Madame la Trésorière de Vitry-sur-Seine.

À Orly, le 18/04/2019

Le Président de l'Etablissement
Public Territorial
Michel Leprêtre

EPT Grand-Orly Seine Bièvre

Le Président
- certifie sous sa responsabilité le caractère exécutoire du présent acte ;
- informe que le présent arrêté peut faire l'objet d'un recours pour excès de pouvoir devant le Tribunal Administratif de Melun dans un délai de deux mois à compter de sa publication et/ou notification

Notifié le :
Envoyé en préfecture le : 18/04/2019.
Affiché le : 19/04/2019

GRAND ORLY SEINE BIÈVRE

Etablissement Public Territorial

Séance ordinaire du conseil territorial du 29 juin 2019

EXTRAIT DU REGISTRE DES DÉLIBÉRATIONS

DÉLIBÉRATION n°2019-06-29_1545

Athis-Mons - Définition des modalités de mise à disposition au public du dossier de la modification n°4 du Plan Local d'Urbanisme

L'an deux mille dix-neuf, faute de quorum, le conseil territorial légalement convoqué le 25 juin a été annulé et de nouveau convoqué, le 29 juin à 8h. Le 29 juin à 8h10 les membres du Conseil de l'EPT Grand-Orly Seine Bièvre se sont réunis en Mairie de Vitry-sur-Seine, en séance plénière ouverte par son président, M. Leprêtre, sur convocation individuelle en date du 25 juin 2019.

Ville	Titre	NOM	Prénom	Présent	A donné pouvoir à	Vote
Savigny-sur-Orge	Mme	ACHTERGAELE	Nadège	P(1)		P
Vitry-sur-Seine	M.	AFFLATET	Alain	P		P
Villeneuve-St-Georges	Mme	ALEXANDRE	Stéphanie	Abs.		
Villeneuve-St-Georges	Mme	ALTMAN	Sylvie	Repr.	M. Boyer	P
Ivry-sur-Seine	Mme	APPOLAIRE	Annie-Paule	P		P
Orly	M.	ATLAN	Thierry	P		P
Valenton	Mme	BAUD	Françoise	Repr.	Mme Daumin	P
Vitry-sur-Seine	M.	BELL-LLOCH	Pierre	Abs.		
Le Kremlin-Bicêtre	Mme	BENBELKACEM	Sarah	Repr.	M. Laurent	P
Savigny-sur-Orge	M.	BENETEAU	Sébastien	P(1)		P
Viry-Châtillon	M.	BERENGER	Jérôme	Repr.	M. Vilain	P
Orly	Mme	BESNIET	Nathalie	Abs.		
Thiais	M.	BEUCHER	Daniel	P		P
Vitry-sur-Seine	M.	BOURJAC	Jean-Marc	Abs.		
Ivry-sur-Seine	M.	BOUYSSOU	Philippe	Abs.		
Le Kremlin-Bicêtre	Mme	BOYAU	Lina	Abs.		
Villeneuve-St-Georges	M.	BOYER	Alexandre	P		P
Arcueil	M.	BREUILLER	Daniel	Repr.	M. Chiesa	P
Villejuif	Mme	CASEL	Catherine	Abs.		
Rungis	M.	CHARRESSON	Raymond	Abs.		
Fresnes	Mme	CHAVANON	Marie	P		P
Vitry-sur-Seine	M.	CHICOT	Rémi	P		P
Ivry-sur-Seine	M.	CHIESA	Pierre	P		P
Gentilly	M.	DAUDET	Patrick	P(2)		P
Chevilly-Larue	Mme	DAUMIN	Stéphanie	P		P
Cachan	Mme	DE COMARMOND	Hélène	Repr.	M. Sac	P
l'Haÿ-les-Roses	M.	DECROUY	Clément	Repr.(1)	M.Jeanbrun	P
Thiais	M.	DELL'AGNOLA	Richard	Repr.	M. Beucher	P
Chevilly-Larue	M.	DELUCHAT	André	Abs.		
Choisy-le-Roi	Mme	DESPRES	Catherine	Repr.	M. Diguet	P
Choisy-le-Roi	M.	DIGUET	Patrice	P		P
Villeneuve-St-Georges	Mme	DINNER	Nathalie	Repr.	M. Kennedy	P
Fresnes	M.	DOMPS	Richard	Repr.	M. Leprêtre	P
Athis-Mons	M.	DUMAINE	Julien	Abs.		
Cachan	M.	FOULON	Jacques	Repr.	Mme Veyrunes	P
Villeneuve-le-Roi	M.	GAGNEPAIN	Pascal	Abs.		
Villeneuve-St-Georges	M.	GAUDIN	Philippe	Abs.		
Savigny-sur-Orge	Mme	GERARD	Anne-Marie	Repr.(1)	M. Beneteau	P
Arcueil	Mme	GILGER-TRIGON	Anne-Marie	Abs.		
Villejuif	M.	GIRARD	Dominique	Repr.	M. Vidal	P
Villeneuve-le-Roi	M.	GONZALES	Didier	Abs.		
Ablon-sur-Seine	M.	GRILLON	Eric	Repr.	Mme Afflatet	C
Villejuif	Mme	GRIVOT	Annie	Abs.		

Savigny-sur-Orge	M.	GUETTO	Daniel	Repr [1]	M. Mehlhorn	P
Choisy-le-Roi	M.	GUILLAUME	Didier	P		P
Villeneuve-le-Roi	Mme	HAMID	Sakina	Abs.		
Fresnes	M.	HELBLING	Denis	Repr.	Mme Chavanon	P
L'Haÿ-les-Roses	Mme	HUBERT	Laure	P		P
Choisy-le-Roi	M.	ID ELOUALI	Ali	Abs.		
Orly	Mme	JANODET	Christine	Abs.		
L'Haÿ-les-Roses	M.	JEANBRUN	Vincent	P[1]		P
Vitry-sur-Seine	M.	KENNEDY	Jean-Claude	P		P
Paray-Vieille-Poste	Mme	LALLIER	Nathalie	Abs.		
le Kremlin-Bicêtre	M.	LAURENT	Jean-Luc	P		P
Villejuif	M.	LE BOHELLEC	Franck	Repr.	Mme Sourd	P
Cachan	M.	LE BOUILLONNEC	Jean-Yves	Abs.		
Vitry-sur-Seine	Mme	LEFEBVRE	Fabienne	Abs.		
Vitry-sur-Seine	M.	LEPRETRE	Michel	P		P
Ivry-sur-Seine	Mme	LESENS	Evelyne	Repr. [1]	M. Lipietz	P
Villejuif	M.	LIPIETZ	Alain	P[1]		P
Vitry-sur-Seine	Mme	LORAND	Isabelle	Abs.		
Ivry-sur-Seine	M.	MARCHAND	Romain	Abs.		
Thiais	Mme	MARCHEIX	Virginie	P		P
Savigny-sur-Orge	M.	MEHLHORN	Eric	P[1]		P
Viry-Châtillon	Mme	MERRINA	Arielle	Repr[1]	Mme Achtergaele	P
Vitry-sur-Seine	Mme	MONTOIR	Sylvie	P		P
Fresnes	Mme	MOREIRA DA SILVA	Laurinda	Abs.		
le Kremlin-Bicêtre	M.	NICOLLE	Jean-Marc	Abs.		
Morangis	M.	NOURY	Pascal	P		P
Choisy-le-Roi	M.	PANETTA	Tonino	Abs.		
Villejuif	M.	PERILLAT-BOTTONET	Franck	Abs.		
Vitry-sur-Seine	M.	PERREUX	Jacques	Repr.	M. Atlan	
Juvisy-sur-Orge	M.	PERRIMOND	Michel	Abs.		
Cachan	Mme	PESCHEUX	Edith	Abs.		P
Athis-Mons	M.	PETETIN	Pascal	P		P
Ivry-sur-Seine	Mme	PIERON	Marie	Abs.		
Juvisy-sur-Orge	M.	REDA	Robin	Abs.		
Choisy-le-Roi	Mme	RIFFAUD	Isabelle	Abs.		
Athis-Mons	Mme	RODIER	Christine	Repr.	M. Petetin	P
Athis-Mons	M.	SAC	Patrice	P		A
Viry-Châtillon	M.	SAUERBACH	Laurent	Abs.		
Thiais	M.	SEGURA	Pierre	P		P
L'Haÿ-les-Roses	Mme	SOURD	Françoise	P		P
Ivry-sur-Seine	M.	TAGZOUT	Mourad	Abs.		
Vitry-sur-Seine	Mme	TAILLEBOIS	Sarah	Abs.		
Vitry-sur-Seine	M.	TMIMI	Hocine	Abs.		
Gentilly	Mme	TORDJMAN	Patricia	Repr[2]	M. Daudet	P
Vitry-sur-Seine	Mme	VEYRUNES-LEGRAIN	Cécile	P		P
Villejuif	M.	VIDAL	Philippe	P		P
Viry-Chatillon	M.	VILAIN	Jean-Marie	P		P
Ivry-sur-Seine	Mme	WOJCIECHOWSKI	Bozena	Abs.		
Villejuif	M.	YEBOUET	Elie	P[3]		P

(1) A partir de 1431 (2) à partir de 1484 (3) à partir de 1527

Secrétaire de Séance : Monsieur Rémi Chicot

Nombre de Conseillers en exercice composant le Conseil du territoire				92
N° de délibérations	**Présents**	**Absents**	**Absents représentés**	**Votants**
1428 à 1430	25	50	17	42
1431 à 1483	30	40	22	52
1484 à 1526	31	38	23	54
1527 à 1548	32	37	23	55

Exposé des motifs

Le Plan Local d'Urbanisme de la commune d'Athis-Mons a été approuvé le 14 décembre 2005. Il a été modifié successivement le 20 novembre 2008, le 29 juin 2011 et le 30 janvier 2013 puis fait l'objet d'une révision allégée le 26 septembre 2016 et d'une révision générale le 26 juin 2018.

L'entrée en vigueur du PLU révisé en septembre 2018 a permis de mettre en évidence le besoin d'adapter ce document aux quelques imprécisions constatées et d'y intégrer les remarques effectuées par le Préfet du Val de Marne dans son courrier du 26 octobre 2018 portant observations au titre du contrôle de légalité sur le PLU d'Athis-Mons approuvé par le Conseil territorial de l'Établissement Public Territorial Grand-Orly Seine Bièvre en date du 26 juin 2018.

Ainsi, à la demande de la commune, par arrêté n°2019-340 en date du 29 mars 2019, le Président de l'Établissement Public Grand-Orly Seine Bièvre a engagé la procédure de modification simplifiée n°4 du Plan Local d'Urbanisme (PLU) de la Commune d'Athis-Mons, en indiquant son objet :

- Rectifier l'incohérence constatée entre le rapport de présentation et le règlement de zone concernant l'implantation d'une aire d'accueil des gens du voyage en zone UE ;
- Le souhait de voir apparaitre la servitude relative au Plan de Prévention des Risques Technologiques (PPRt) autour de la société de Manutention de Carburants d'Aviation (SMCA) au plan de zonage ;
- Le souhait de compléter les annexes de préconisations liées au risque de retrait-gonflement des argiles rappelé à l'article 2 des zones concernées ;
- Le souhait d'insérer le tableau des servitudes transmis par la DDT dans son avis du 13 octobre 2017 ainsi que la prise en compte des propositions de rédactions formulées par la DDT quant aux servitudes de la SMCA ;
- La nécessité d'identifier au PLU les deux zones communales prioritaires permettant la prise en compte du Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) approuvé par arrêté préfectoral n°2016-DDT-SE n°449 du 25 avril 2016 ;
- Le besoin d'intégrer l'arrêté préfectoral n° 2019-DDT-SE-N°114 du 26 février 2019 portant approbation des cartes de bruit stratégiques ;
- Le besoin d'étayer certaines définitions et de préciser les modalités d'application de certaines règles (limites séparatives de fond de parcelle, limites séparatives latérales, clôtures, annexes) ;
- Le souhait de modifier les dispositions relatives aux retraits d'implantation sur la zone UH ;
- La nécessité de compléter les annexes informatives ;
- Le souhait de corriger des erreurs rédactionnelles ;

Le dossier comprenant l'arrêté, l'exposé des motifs, le projet de règlement modifié ainsi que les annexes informatives modifiées a été notifié aux Personnes Publiques Associées qui ont jusqu'au 13 septembre pour retourner leur avis.

Dans le cadre de la procédure de modification simplifiée, le dossier se doit d'être mis à la disposition du public pendant un mois minimum. Les modalités de cette mise à disposition sont précisées par une délibération du Conseil Territorial compétent en matière de Plan Local d'Urbanisme. La mise à disposition se distingue de l'enquête publique principalement par l'absence de commissaire-enquêteur.

L'objet de la présente délibération a pour but de :

1. Approuver la mise en œuvre de la procédure de modification simplifiée n°4 du Plan Local d'Urbanisme de la commune d'Athis-Mons par l'EPT Grand-Orly Seine Bièvre ;
2. Décider de mettre le projet de modification simplifiée n°4 du Plan Local d'Urbanisme de la commune d'Athis-Mons, annexé à la présente, à la disposition du public du lundi 23 septembre au vendredi 25 octobre 2019 inclus ;
3. Préciser que le dossier comprenant l'arrêté, l'exposé des motifs, le projet de règlement modifié, les annexes informatives, le cas échéant, les avis des Personnes Publiques Associées ainsi qu'un registre permettant au public de consigner ses observations seront mis à disposition du public au Centre Administratif du Val de la Mairie d'Athis-Mons ;

DELIBERATION

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales et notamment ses articles L5211-9 et L5211-10 et L5219-2 et suivants ;

Vu le décret n°2015-1665 du 11 décembre 2015 relatif à la métropole du Grand Paris et fixant le périmètre de l'établissement public territorial Grand-Orly Seine Bièvre dont le siège est à Vitry-sur-Seine ;

Vu l'avis de la commission permanente ;

Vu le Code de l'urbanisme et notamment ses articles L.151-1 et suivants, R 151-1 et suivants ;

Vu le Plan Local d'Urbanisme de la commune d'Athis-Mons approuvé le 14 décembre 2005 modifié le 20 novembre 2008, le 29 juin 2011 et le 30 janvier 2013, mis à jour le 5 juillet 2013, révisé le 26 juin 2018 ;

Vu le courrier du Préfet du 26 octobre 2018 portant observations au titre du contrôle de légalité sur le PLU d'Athis-Mons approuvé par le Conseil territorial de l'Établissement Public Territorial Grand-Orly Seine Bièvre en date du 26 juin 2018 ;

Vu l'arrêté de Monsieur le Président de l'Établissement Public Territorial Grand-Orly Seine Bièvre n° 2019-340 en date du 29 mars 2019 engageant la procédure de modification simplifiée n°4 du Plan Local d'Urbanisme de la commune d'Athis-Mons ;

Vu le dossier de modification simplifiée comprenant l'exposé des motifs, le projet de règlement modifié ainsi que les annexes informatives ;

Vu l'exposé des motifs rappelant la nécessité de modifier le Plan Local d'Urbanisme de la commune d'Athis-Mons et de mettre à disposition du public le dossier de modification ;

Vu la notification du dossier aux Personnes Publiques Associées et leur délai de réponse fixé au 13 septembre pour formuler un avis,

Considérant l'exposé des motifs rappelant la nécessité de modifier le Plan Local d'Urbanisme de la commune d'Athis-Mons et de mettre à disposition du public le dossier de modification ;

Considérant l'avis favorable du Conseil Municipal d'Athis-Mons en date du 19 juin 2019 ;

Entendu le rapport de Monsieur Le Président et sur sa proposition,

Le Conseil territorial délibère et, à la majorité,

1. Décide de mettre le projet de modification simplifiée n°4 du Plan Local d'Urbanisme de la commune d'Athis-Mons, annexé à la présente, à la disposition du public du lundi 23 septembre au vendredi 25 octobre 2019 inclus.

2. Précise que le dossier comprenant l'arrêté, l'exposé des motifs, le projet de règlement modifié, les annexes informatives, le cas échéant, les avis des Personnes Publiques Associées ainsi qu'un registre permettant au public de consigner ses observations seront mis à disposition du public au Centre Administratif du Val de la Mairie d'Athis-Mons -Service Urbanisme – Affaires foncières – 1 Rue Lefèvre Utile aux horaires suivants : les lundi, mardi, mercredi et vendredi de 8h30 à 12h30 et de 13h30 à 18h00, les jeudi de 10h à 12h30 et de 13h30 à 18h00, fermeture les samedi.

3. Précise que le dossier sera également consultable sur le site internet de la commune d'Athis-Mons pendant toute la durée de la mise à disposition.

4. Précise que la présente délibération fera l'objet d'un affichage au siège de l'Établissement Public Territorial Grand-Orly Seine Bièvre et en Mairie (Hôtel de Ville et Centre Administratif du Val) et d'une mention dans un journal diffusé dans les départements du Val-de-Marne et de l'Essonne au moins 8 jours avant le début de la mise à disposition.

5. Précise que la délibération sera affichée pendant toute la durée de la mise à disposition du public.

6. Préciser qu'à l'issue du délai de la mise à disposition, le Président de l'Établissement Public Territorial en présentera le bilan devant le Conseil Territorial, qui en délibèrera et approuvera le projet éventuellement modifié pour tenir compte des avis émis par les Personnes Publiques Associées et des observations du public.

7. Rappelle que la présente délibération peut faire l'objet d'un recours contentieux devant le Tribunal administratif de Melun, 43 rue du Général de Gaulle – 77008 Melun cedex, dans un délai de deux mois (à compter de la séance du Conseil territorial pour les membres du conseil, et à compter de la publication ou affichage ou notification de la délibération pour un tiers

8. Charge le Président ou toute personne habilitée par lui, d'accomplir toutes les formalités nécessaires à l'exécution des présentes.

Vote : Pour 53 – Contre : 1 – Abstention : 1

A Vitry-sur Seine, le 02 juillet 2019
Le Président

EPT Grand-Orly Seine Bièvre

Michel LEPRETRE

Le présent acte peut faire l'objet d'un recours devant le Tribunal Administratif compétent dans un délai de deux mois à compter de sa notification et/ou sa publication.

DEPARTEMENT
DE L'ESSONNE

Ville d'Athis-Mons

ARRONDISSEMENT
DE PALAISEAU

N°2.1.1

REPUBLIQUE FRANCAISE

COMMUNE D'ATHIS-MONS

EXTRAIT DU REGISTRE
DES
DELIBERATIONS DU CONSEIL MUNICIPAL

-----*-----

Séance ordinaire du **19 JUIN 2019**

----*----

L'an **DEUX MIL DIX NEUF, LE DIX NEUF JUIN**
à 19 heures 40

Le Conseil Municipal de la Commune d'ATHIS-MONS, légalement convoqué, s'est assemblé au lieu ordinaire de ses séances, sous la

Présidence de Madame Christine RODIER, Maire d'ATHIS-MONS,

PRESENTS :

Mme RODIER, M. L'HELGUEN, M. EL MOURABET, Mme DURAND, Mme ARTIGAUD, M. SAPENA, Mme SILVA DE SOUSA, M. P. PETETIN, Mme MESQUITA, M. NEAU, Mme ALFIERI NIETO, M. T. PETETIN, Mme GONCALVES, M. BRION, Mme SIDIBE, Mme SOW, M. KOUIDHI, Mme CHAUVEAU, M. DUMAINE, M. BOURG, M. RAINHA, M. DESAVOYE, Mme MOUSSION, M. GARCIA, Mme MOREAU, Mme SAMMUT, Mme RIBERO, M. SAC, M. GROUSSEAU,

Formant la majorité des membres en exercice

Le nombre de Conseillers Municipaux en exercice est de 35

Le Maire d'ATHIS-MONS certifie que la convocation et le compte rendu de la présente délibération ont été affichés à la Mairie conformément aux articles L2121-10 et L2121-25 du CGCT

ABSENTS EXCUSES ET REPRESENTES :

Mme FELICETTI	**qui donne pouvoir à**	**M. L'HELGUEN**
Mme GRESSY	**qui donne pouvoir à**	**M. DUMAINE**
M. FLEURY	**qui donne pouvoir à**	**M. RAINHA**
Mme GEOFFROY	**qui donne pouvoir à**	**M. BOURG**
M. LE FESSANT	**qui donne pouvoir à**	**M. SAC**

ABSENTS NON EXCUSES ET NON REPRESENTES :

Mme DIET

SECRETAIRE DE SEANCE : M. BRION

----*----

Accusé de réception en préfecture
091-219100278-20190619-211-DE
Date de télétransmission : 25/06/2019
Date de réception préfecture : 25/06/2019

OBJET : MISE EN ŒUVRE DE LA MODIFICATION SIMPLIFIEE N°4 DU PLAN LOCAL D'UBANISME DE LA COMMUNE D'ATHIS-MONS PAR L'ETABLISSEMENT PUBLIC TERRITORIAL GRAND-ORLY SEINE BIEVRE ET DEFINITION DES MODALITES DE MISE À DISPOSITION AU PUBLIC DU DOSSIER

RAPPORT DE PRESENTATION

Le Plan Local d'Urbanisme de la Commune d'Athis-Mons a été approuvé le 14 décembre 2005. Il a été modifié successivement le 20 novembre 2008, le 29 juin 2011 et le 30 janvier 2013 puis fait l'objet d'une révision allégée le 26 septembre 2016 et d'une révision générale le 26 juin 2018.

L'entrée en vigueur du PLU révisé en septembre 2018 a permis de mettre en évidence le besoin d'adapter ce document aux quelques imprécisions constatées et d'y intégrer les remarques effectuées par le Préfet du Val de Marne dans son courrier du 26 octobre 2018 portant observations au titre du contrôle de légalité sur le PLU d'Athis-Mons approuvé par le Conseil territorial de l'Établissement Public Territorial Grand-Orly Seine Bièvre en date du 26 juin 2018.

Ainsi, à la demande de la commune, par arrêté n°2019-340 en date du 29 mars 2019, le Président de l'Établissement Public Grand-Orly Seine Bièvre a engagé la procédure de modification simplifiée n°4 du Plan Local d'Urbanisme de la Commune d'Athis-Mons qui vise à :

- Rectifier l'incohérence constatée entre le rapport de présentation et le règlement de zone concernant l'implantation d'une aire d'accueil des gens du voyage en zone UE.

- Le souhait de voir apparaitre la servitude relative au Plan de Prévention des Risques Technologiques (PPRT) autour de la société de Manutention de Carburants d'Aviation (SMCA) au plan de zonage.

- Le souhait de compléter les annexes de préconisations liées au risque de retrait-gonflement des argiles rappelé à l'article 2 des zones concernées.

- Le souhait d'insérer le tableau des servitudes transmis par la DDT dans son avis du 13 octobre 2017 ainsi que la prise en compte des propositions de rédactions formulées par la DDT quant aux servitudes de la SMCA.

- La nécessité d'identifier au PLU les deux zones communales prioritaires permettant la prise en compte du Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) approuvé par arrêté préfectoral n°2016-DDT-SE n°449 du 25 avril 2016.

- Le besoin d'intégrer l'arrêté préfectoral n° 2019-DDT-SE-N°114 du 26 février 2019 portant approbation des cartes de bruit stratégiques.

- Le besoin d'étayer certaines définitions et de préciser les modalités d'application de certaines règles (limites séparatives de fond de parcelle, limites séparatives latérales, clôtures, annexes).

- Le souhait de modifier les dispositions relatives aux retraits d'implantation sur la zone UH.

- La nécessité de compléter les annexes informatives.

- Le souhait de corriger des erreurs rédactionnelles.

Le dossier comprenant l'arrêté, l'exposé des motifs, le projet de règlement modifié ainsi que les annexes informatives modifiées a été notifié aux Personnes Publiques Associées qui ont jusqu'au 13 septembre 2019 pour retourner leurs avis.

Accusé de réception en préfecture
091-219100278-20190619-211-DE
Date de télétransmission : 25/06/2019
Date de réception préfecture : 25/06/2019

Dans le cadre de la procédure de modification simplifiée, le dossier se doit d'être mis à la disposition du public pendant un mois minimum. Les modalités de cette mise à disposition sont précisées par une délibération du Conseil Territorial compétent en matière de Plan Local d'Urbanisme. La mise à disposition se distingue de l'enquête publique principalement par l'absence de commissaire-enquêteur.

C'est l'objet de la présente délibération qui a pour but :

1. D'approuver la mise en œuvre de la procédure de modification simplifiée n°4 du Plan Local d'Urbanisme de la commune d'Athis-Mons par l'EPT GOSB.

2. De décider de mettre le projet de modification simplifiée n°4 du Plan Local d'Urbanisme de la commune d'Athis-Mons, annexé à la présente, à la disposition du public du lundi 23 septembre au vendredi 25 octobre 2019 inclus.

3. De préciser que le dossier comprenant l'arrêté, l'exposé des motifs, le projet de règlement modifié, les annexes informatives, le cas échéant, les avis des Personnes Publiques Associées ainsi qu'un registre permettant au public de consigner ses observations seront mis à disposition du public au Centre Administratif du Val de la Mairie d'Athis-Mons (Site Lu, 1 rue Lefèvre-Utile).

DELIBERATION

VU le Code Général des Collectivités Territoriales et notamment ses articles L5211-9 et L5211-10 et L5219-2 et suivants,

VU le Code de l'Urbanisme et notamment ses articles L.153-36 et suivants et L.153-45 et suivants,

VU le décret n°2015-1665 du 11 décembre 2015 relatif à la métropole du Grand Paris et fixant le périmètre de l'Établissement Public Territorial Grand-Orly Seine Bièvre dont le siège est à Vitry-sur-Seine,

VU les statuts de l'EPT Grand-Orly Seine Bièvre et notamment sa compétence en matière de Plan Local d'Urbanisme intercommunal,

VU le Code de l'urbanisme et notamment ses articles L.151-1 et suivants, R 151-1 et suivants,

VU le Plan Local d'Urbanisme de la commune d'Athis-Mons approuvé le 14 décembre 2005 modifié le 20 novembre 2008, le 29 juin 2011 et le 30 janvier 2013, mis à jour le 5 juillet 2013, révisé le 26 juin 2018,

VU le courrier du Préfet du 26 octobre 2018 portant observations au titre du contrôle de légalité sur le PLU d'Athis-Mons approuvé par le Conseil territorial de l'Établissement Public Territorial Grand-Orly Seine Bièvre en date du 26 juin 2018,

VU l'arrêté de Monsieur le Président de l'Établissement Public Territorial Grand-Orly Seine Bièvre n° 2019-340 en date du 29 mars 2019 engageant la procédure de modification simplifiée n°4 du Plan Local d'Urbanisme de la commune d'Athis-Mons,

VU le dossier de modification simplifiée comprenant l'exposé des motifs, le projet de règlement modifié ainsi que les annexes informatives,

VU l'exposé des motifs rappelant la nécessité de modifier le Plan Local d'Urbanisme et de mettre à disposition du public le dossier de modification,

VU la notification du dossier aux Personnes Publiques Associées et leur délai de réponse fixé au 13 septembre pour formuler un avis,

Accusé de réception en préfecture
091-219100278-20190619-211-DE
Date de télétransmission : 25/06/2019
Date de réception préfecture : 25/06/2019

VU l'avis de la commission de Développement Urbain et Développement Durable du 11 juin 2019,

ENTENDU l'exposé des motifs rappelant la nécessité de modifier le Plan Local d'Urbanisme et de mettre à disposition du public le dossier de modification,

CONSIDERANT la nécessité de fixer les modalités de mise à disposition du dossier de modification simplifiée n°4 du Plan Local d'Urbanisme de la commune d'Athis-Mons,

Le Conseil Municipal,

Après en avoir délibéré,

APPROUVE avec 19 Voix Pour et 15 Abstentions, (Mme MOUSSION, M. GARCIA, Mme MOREAU, Mme SAMMUT, Mme RIBERO, M. SAC, M. LE FESSANT, (par procuration), M. GROUSSEAU, M. DUMAINE, Mme GRESSY (par procuration), M. FLEURY (par procuration), M. BOURG, Mme GEOFFROY (par procuration), M. RAINHA, M. DESAVOYE) la mise en œuvre de la procédure de modification simplifiée n°4 du Plan Local d'Urbanisme de la commune d'Athis-Mons par l'Établissement Public Territorial Grand-Orly Seine Bièvre.

DÉCIDE avec 19 Voix Pour et 15 Abstentions, (Mme MOUSSION, M. GARCIA, Mme MOREAU, Mme SAMMUT, Mme RIBERO, M. SAC, M. LE FESSANT, (par procuration), M. GROUSSEAU, M. DUMAINE, Mme GRESSY (par procuration), M. FLEURY (par procuration), M. BOURG, Mme GEOFFROY (par procuration), M. RAINHA, M. DESAVOYE) de mettre le projet de modification simplifiée n°4 du Plan Local d'Urbanisme de la commune d'Athis-Mons, annexé à la présente, à la disposition du public du lundi 23 septembre au vendredi 25 octobre 2019 inclus.

PRÉCISE avec 19 Voix Pour et 15 Abstentions, (Mme MOUSSION, M. GARCIA, Mme MOREAU, Mme SAMMUT, Mme RIBERO, M. SAC, M. LE FESSANT, (par procuration), M. GROUSSEAU, M. DUMAINE, Mme GRESSY (par procuration), M. FLEURY (par procuration), M. BOURG, Mme GEOFFROY (par procuration), M. RAINHA, M. DESAVOYE) que le dossier comprenant l'arrêté, l'exposé des motifs, le projet de règlement modifié, les annexes informatives, le cas échéant, les avis des Personnes Publiques Associées ainsi qu'un registre permettant au public de consigner ses observations seront mis à disposition du public au Centre Administratif du Val de la Mairie d'Athis-Mons à l'adresse suivante :

Service Urbanisme – Affaires foncières – 1 Rue Lefèvre Utile
- lundi, mardi, mercredi et vendredi de 8h30 à 12h30 et de 13h30 à 18h00
- le jeudi de 10h à 12h30 et de 13h30 à 18h00
- fermeture : samedi

Le Maire,

- certifie, sous sa responsabilité, le caractère exécutoire de cette délibération,
- informe que la présente délibération peut faire l'objet d'un recours devant le Tribunal Administratif dans un délai de 2 mois à compter de sa date de validité.

Fait en séance, les jour, mois et an que dessus et ont signé au registre tous les membres présents.

Pour Extrait Conforme,
ATHIS-MONS, le 19 juin 2019

Accusé de réception en préfecture
091-219100278-20190619-211-DE
Date de télétransmission : 25/06/2019
Date de réception préfecture : 25/06/2019

Ville d'Athis-Mons

Modification simplifiée n°4 du Plan Local d'Urbanisme de la commune d'Athis-Mons

III. Choix et déroulé de la procédure de modification simplifiée

PLU approuvé le 14 décembre 2005, modifié le 20 novembre 2008, le 29 juin 2011 et le 30 janvier 2013, mis à jour le 5 juillet 2013 et révisé le 26 juin 2018

1. Choix de la procédure

Le choix de la procédure d'évolution du Plan Local d'Urbanisme est dicté par le Code de l'urbanisme.

1.1 Le choix d'une procédure de modification

L'article L.153-31 du Code de l'urbanisme précise les conditions dans lesquelles il convient de procéder à une révision du Plan Local d'Urbanisme.

Les ajustements envisagés dans le cadre de l'évolution du PLU de la commune d'Athis-Mons modifient certaines dispositions transversales et d'autres plus ponctuelles.

Principales modifications transversales :
- mettre à jour des annexes
- étayer certaines définitions
- compléter les dispositions relatives aux clôtures
- revenir sur l'implantation des constructions par rapport aux limites séparatives dans certaines zones
- corriger des erreurs matérielles et rédactionnelles

Principales modifications ponctuelles :
- mettre à jour l'implantation des constructions en limites séparatives pour la zone UD
- corriger une incohérence concernant l'aire d'accueil des gens du voyage

En l'espèce, les ajustements envisagés ne sont pas de nature à :
- changer les orientations définies par le projet d'aménagement et de développement durable
- réduire un espace boisé classé, une zone agricole ou une zone naturelle et forestière
- réduire une zone de protection édictée en raison des risques de nuisance, de la qualité des sites, des paysages ou des milieux naturels, ou d'une évolution de nature à induire de graves risques de nuisances
- ouvrir à l'urbanisation une zone à urbaniser
- créer des opérations d'aménagement et de programmation

Dès lors, la procédure d'évolution du Plan Local d'Urbanisme de la commune d'Athis-Mons relève de la procédure de modification dictée par le Code de l'urbanisme et non de la procédure de révision.

1.2 Le choix d'une procédure de modification simplifiée du Plan Local d'Urbanisme

Il existe deux types de modifications du Plan Local d'Urbanisme, explicitées aux articles L.153-36 et suivants du Code de l'urbanisme :
- la procédure de modification simplifiée
- la procédure de modification dite « classique »

La principale différence entre ces deux procédures réside dans le fait que la procédure de modification simplifiée ne nécessite pas une enquête publique mais une procédure de mise à disposition d'un dossier au public avec consignation des observations dans un registre, sans présence de commissaire-enquêteur.

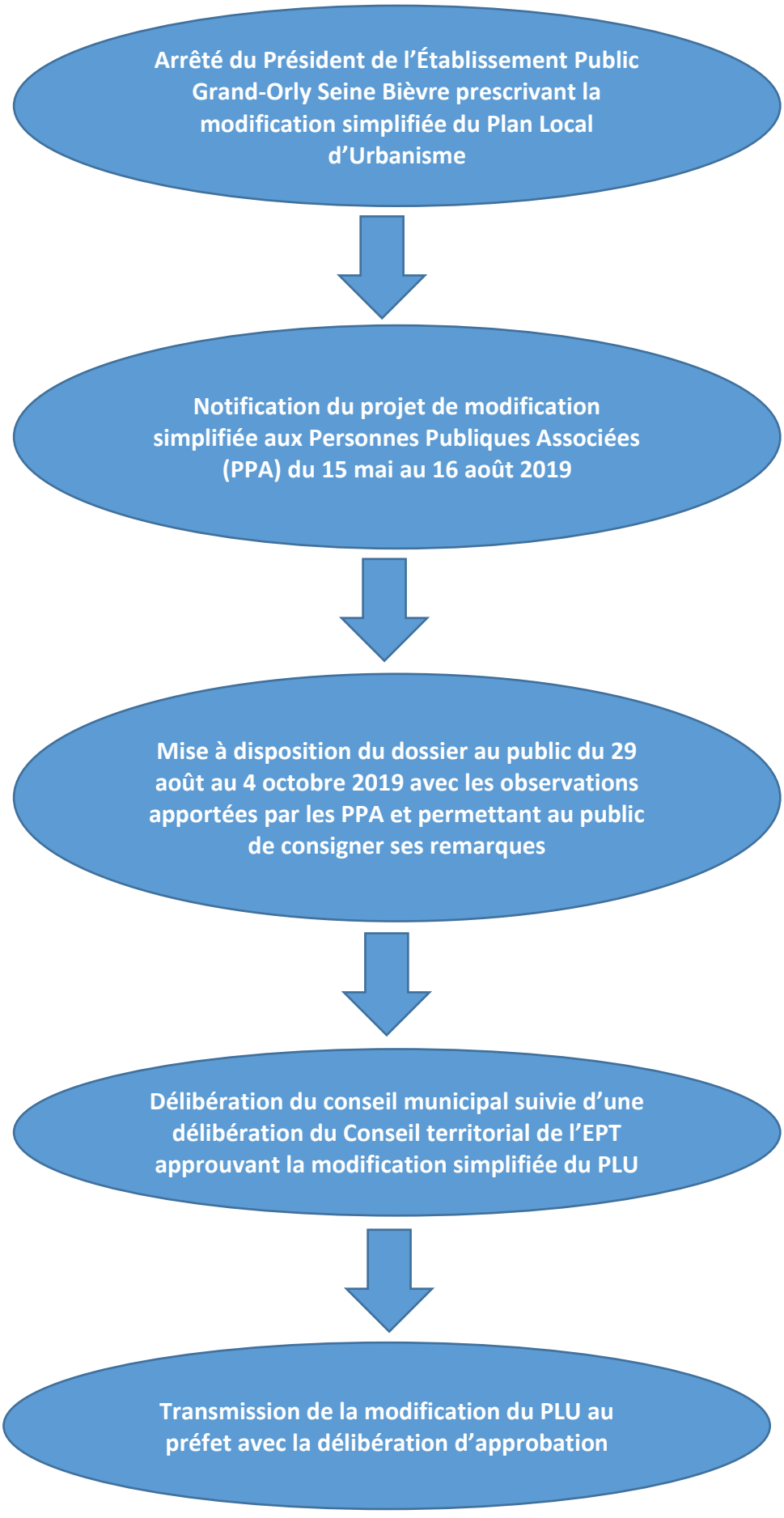
Selon les dispositions de l'article L 153-45 du Code de l'urbanisme, le projet de modification relève du régime de la modification simplifiée si les ajustements n'ont pas pour effet de :
- majorer de plus de 20% les possibilités de construction dans une zone
- diminuer les possibilités de construire
- réduire la surface d'une zone urbaine ou à urbaniser

- appliquer les dispositions relatives à l'article L.131-9 du Code de l'urbanisme relatif aux PLU tenant lieu de Plan Local de l'Habitat

En l'espèce, les modifications apportées n'ont pas ces effets et entrent dans le cadre de la modification simplifiée.

2. Le déroulement de la procédure de modification simplifiée

La procédure relative à la modification simplifiée du PLU est conduite en application des articles L.153-45 à L.153-48 du Code de l'urbanisme.


Arrêté du Président de l'Établissement Public Grand-Orly Seine Bièvre prescrivant la modification simplifiée du Plan Local d'Urbanisme
Notification du projet de modification simplifiée aux Personnes Publiques Associées (PPA) du 15 mai au 16 août 2019
Mise à disposition du dossier au public du 29 août au 4 octobre 2019 avec les observations apportées par les PPA et permettant au public de consigner ses remarques
Délibération du conseil municipal suivie d'une délibération du Conseil territorial de l'EPT approuvant la modification simplifiée du PLU
Transmission de la modification du PLU au préfet avec la délibération d'approbation

Ville d'Athis-Mons

Modification simplifiée n°4 du Plan Local d'Urbanisme de la commune d'Athis-Mons

IV. Rapport de présentation de la modification simplifiée

Dossier notifié aux Personnes Publiques Associées

PLU approuvé le 14 décembre 2005, modifié le 20 novembre 2008, le 29 juin 2011 et le 30 janvier 2013, mis à jour le 5 juillet 2013 et révisé le 26 juin 2018

Table des matières

Préambule **10**

1. Les ajustements mineurs du règlement **11**

1.1. Les ajustements transversaux 11

1.2. Les ajustements ciblés à certaines zones 12

2. Les modifications apportées aux annexes **14**

2.1. Les précisions relatives à certaines définitions 14

2.2 Les ajustements relatifs au plan de servitude 15

2.3 Les ajouts d'annexes 15

Préambule

Le Plan Local d'Urbanisme (PLU) de la commune d'Athis-Mons a été approuvé le 14 décembre 2005, modifié le 20 novembre 2008, le 29 juin 2011 et le 30 janvier 2013, mis à jour le 5 juillet 2013 et révisé le 26 juin 2018.

La mise en révision du PLU avait été engagée pour :
- préserver le tissu pavillonnaire et intégrer des projets de construction dans l'environnement
- redéfinir les règles de construction en fonction des différents secteurs de la commune
- aménager les axes structurants
- renforcer le lien urbanisme/mobilité et prioriser la question du stationnement
- accompagner les projets de transports en commun sur le territoire (notamment l'extension de la ligne du Tram T7)
- permettre l'implantation des commerces et entreprises grâce à une politique foncière adaptée
- adapter le document d'urbanisme aux nouveaux textes règlementaires (notamment aux lois Grenelle et à la loi ALUR)

La commune d'Athis-Mons fait partie depuis le 1er janvier 2016 de l'Établissement Public Territorial Grand-Orly Seine Bièvre (EPT) comprenant 24 communes du Val-de-Marne et de l'Essonne. Ce dernier est désormais compétent en matière d'élaboration et d'évolution des plans locaux d'urbanisme.
L'EPT a approuvé la révision du PLU de la commune d'Athis-Mons dans sa délibération n°2018-06-26_1077 du 26 juin 2018.
Le PLU révisé est entré en vigueur en septembre 2018.

Au titre de son contrôle de légalité, la Préfecture du Val-de-Marne a adressé quelques observations concernant certaines dispositions du PLU révisé.

En outre, après une période d'application du PLU révisé, il apparait nécessaire de modifier certaines règles et de préciser quelques définitions du document suite à différentes imprécisions mises en exergue par l'instruction des autorisations d'urbanisme et les questionnements des usagers.

L'Établissement Public Territorial Grand-Orly Seine Bièvre a ainsi fait le choix d'engager une procédure de modification simplifiée du Plan Local d'Urbanisme de la commune d'Athis-Mons conformément aux articles L.153-45 et suivants du Code de l'urbanisme afin de respecter les observations apportées par la Préfecture du Val-de-Marne et corriger quelques imprécisions mises en évidence par l'utilisation du PLU révisé.

La modification simplifiée consiste en une adaptation mineure du règlement et de ses annexes.

1. Les ajustements mineurs du règlement

Le règlement et ses annexes ont vocation à évoluer dans le cadre de la procédure de modification simplifiée du PLU de la commune d'Athis-Mons. Ces modifications peuvent être classées en plusieurs catégories.

1.1 Les ajustements transversaux

- Précisions et harmonisation des articles 11.5 de toutes les zones relatifs aux clôtures

Les instructions des autorisations d'urbanisme suite à la mise en place du PLU révisé ont permis de soulever certaines difficultés relatives à la définition des clôtures et à son interprétation.
Il convient de définir plus précisément les dispositions relatives aux clôtures afin de faciliter la compréhension du public et les instructions des autorisations d'urbanisme.
Certaines spécificités concernant des zones particulières sont toutefois conservées (notamment la zone UZa).
Dès lors, la nouvelle rédaction de l'article 11.5 de toutes les zones sera :

Article	Ancienne Version	Version modifiée
11.5 Clôtures	L'édification des clôtures est soumise à autorisation. Les clôtures doivent être conçues de manière à s'harmoniser par les matériaux avec la ou les constructions existantes sur la propriété ou dans le voisinage immédiat. Les clôtures ne doivent pas excéder une hauteur de 2 mètres. Toutefois, en limite séparative, les clôtures en haie végétale pourront atteindre une hauteur maximale de 3 mètres. Les coffrets et les boîtes aux lettres doivent être intégrés dans les clôtures. Leur implantation en saillie sur l'alignement est interdite. Les clôtures devront tenir compte du PPRI pour les secteurs concernés. La numérotation des habitations devra être visible depuis la voie publique et située à proximité de la porte d'entrée. Les lettrages devront avoir une hauteur comprise entre 10 et 15 cm.	L'édification de clôtures est soumise à autorisation. Les clôtures doivent être conçues de manière à s'harmoniser par les matériaux avec la ou les constructions existantes sur la propriété ou dans le voisinage immédiat. Les clôtures ne doivent pas excéder une hauteur de 2 mètres **par rapport au trottoir ou au terrain naturel**. Les coffrets et les boites aux lettres doivent être intégrés dans les clôtures. Leur implantation en saillie sur l'alignement est interdite. Les clôtures devront tenir compte du PPRI pour les secteurs concernés. La numérotation des habitations devra être visible depuis la voie publique et située à proximité de la porte d'entrée. Les lettrages devront avoir une hauteur comprise entre 10 et 15 cm. **Les clôtures en fil de fer barbelé sont interdites.**
11.5.1 Clôtures sur rue	Les clôtures devront être composées d'un soubassement de 0,80 m maximum surmonté d'une grille métallique et doublée d'une haie végétale. Les clôtures en fil de fer barbelé ou en grillage sont déconseillées. Elles devront s'intégrer à l'environnement existant et tenir compte du PPRI pour les secteurs concernés.	**Les clôtures sur rue doivent être implantées à l'alignement actuel ou projeté. Les clôtures doivent être constituées :** **- d'un dispositif de type claire-voie de préférence métallique ajouré à 50% et doublé d'une haie végétale, sur un soubassement maçonné d'une hauteur de 0,80 m.** **- ou d'une haie végétale doublée d'un grillage éventuellement posé, sur un soubassement maçonné d'une hauteur de 0,80 m.** **Les brises-vue sont interdits à l'exception des soubassements qui sont limités à 0,80 m de haut.**

11.5.2 Clôtures en limites séparatives	Les clôtures devront prendre en compte la situation du terrain et ne pas faire obstacle à la visibilité par les automobilistes. Les clôtures en fil de fer barbelé sont déconseillées. Elles devront s'intégrer à l'existant.	**Les clôtures en limites séparatives dans la marge de retrait des constructions par rapport à l'alignement mentionné à l'article 6 sont soumises aux dispositions applicables aux clôtures sur rue. Les matériaux ayant l'aspect de tôle ou de plastique sont interdits. Les clôtures en haie végétale pourront atteindre une hauteur maximale de 3 mètres par rapport au terrain naturel. Les clôtures devront prendre en compte la situation du terrain et ne pas faire obstacle à la visibilité des automobilistes.**

- Rajouter le PPRI de l'Orge et de la Sallemouille

Il convient également de mentionner le PPRI de l'Orge et de la Sallemouille approuvé par arrêté inter-préfectoral le 16 juin 2017 dans les zones concernées (zones UA, UN et UH).
En effet, seul le PPRI de la Vallée de la Seine approuvé par arrêté préfectoral le 26 septembre 2006 est actuellement mentionné.

Ainsi, la nouvelle rédaction de la présentation liminaire de ces trois zones sera :
Certains espaces situés en zones (*A, H ou N suivant la zone concernée*) sont soumis aux prescriptions du PPRI de la Seine **et/ou au PPRI de l'Orge et de la Sallemouille** (documents spécifiques en annexes du présent PLU).

- Compétence de l'EPT pour les eaux usées article 4.2 de chaque zone

La création des Métropoles en date du 1er janvier 2016 a occasionné divers transferts de compétences successifs nécessitant une mise à jour de certaines dispositions des PLU.
En l'espèce, l'article 4.2 de toutes les zones mentionne la Commune comme autorité compétente pour la délivrance des autorisations d'évacuation des eaux usées autres que domestiques. Il s'agit désormais d'une compétence de l'Établissement Public Grand-Orly Seine Bièvre.

Dès lors, la nouvelle rédaction de l'article 4.2 de toutes les zones sera :
L'évacuation des eaux usées (autres que domestiques) sera soumise également à autorisation de déversement délivrée par **l'autorité compétente** avant tout raccordement au réseau public.

- Implantation des constructions en limites séparatives pour les zones UHb, UHc et UHe

L'application du PLU révisé a mis en évidence la nécessité d'ajuster certaines dispositions du PLU.
L'une d'elles concerne l'implantation des constructions en limites séparatives au sein des zones UHb, UHc et UHe. Les constructions doivent actuellement être implantées en retrait des limites séparatives latérales. Il est préconisé de permettre l'implantation des constructions en retrait d'au moins une limite séparative latérale (tout en respectant la marge de recul de l'article 7.3).

Le nouvel article sera :

Article	Ancienne Version	Version modifiée
Article 7.1 de la Zone UH	Secteurs UHb, UHc et UHe : Les constructions s'implantent en retrait des limites séparatives latérales en respectant la marge de recul mentionnée au paragraphe 7.3 ci-après.	Secteurs UHb, UHc, Uhe : Les constructions s'implantent en retrait **d'au moins une limite séparative latérale** en respectant la marge de recul mentionnée au paragraphe 7.3 ci-après.

1.2 Les modifications ciblées à certaines zones

Certaines modifications ne modifient que ponctuellement le règlement et ciblent uniquement certaines zones.

- Zone UD article 7.2 implantation des constructions

La tournure de l'article 7.2 portant sur l'implantation des constructions en limites séparatives dans la zone UD laissait entrevoir une erreur matérielle.
La modification simplifiée du PLU vise à corriger cette dernière.

La nouvelle rédaction de cette disposition sera :
Les bâtiments principaux **doivent** être implantés en retrait des limites séparatives. Toutefois, les bâtiments annexes peuvent s'implanter en limites séparatives.

- Zone UE aire d'accueil des gens du voyage

Une erreur matérielle a également été constatée au sein de l'article 1 de la zone UE.
Conformément au Schéma Département d'Accueil et d'Habitat des Gens du Voyage en vigueur en Essonne, le terrain prévu pour la réalisation d'une aire d'accueil de 15 places se situe au sein de la zone UE.
Ce dernier est identifié plus précisément au rapport de présentation du PLU révisé de la commune d'Athis-Mons.

L'article 1er du règlement de la zone UE maintient cependant l'interdiction d'aires d'accueil pour les gens du voyage. Il convient donc de supprimer cette incohérence.

Article UE 1 : Occupations et utilisations des sols interdites

- Les constructions nouvelles à usage d'exploitation agricole ou forestière, d'artisanat, d'industrie, d'entrepôts, de bureaux, de commerce
- L'extension ou la construction de nouvelles casses-auto et de nouveaux dépôts à l'air libre de matériaux divers, de ferrailles, de combustibles solides et véhicules hors d'usage
- L'ouverture et l'exploitation de carrières
- ~~**Les aires d'accueil pour les gens du voyage**~~
- L'implantation d'installations classées nouvelles induisant de fortes nuisances incompatibles avec un environnement résidentiel

Dans la partie introductive de la Zone UA mention sera faite du PPBE entre le deuxième et le troisième paragraphe :

ZONE UA

Cette zone recouvre les sites à dominante urbaine mixte. Elle correspond à des tissus urbains variés, dynamiques ou à dynamiser. Le règlement a ici pour but de favoriser une réelle mixité fonctionnelle.

(…)

La zone est concernée par plusieurs secteurs prioritaires identifiés au Plan de prévention du bruit dans l'environnement du Conseil départemental (voir périmètres portés à titre d'information en annexe du PLU).

Le secteur UAc est concerné par un périmètre de renouvellement urbain, tel que mentionné à l'article L.112-10 du code de l'urbanisme.

Mention du PPBE sera faite avant la section 1 de la zone UD :

ZONE UD

La zone est concernée par un secteur prioritaire identifié au Plan de prévention du bruit dans l'environnement du Conseil départemental (voir périmètres portés à titre d'information en annexe du PLU).

La zone UH mentionnera également le PPBE :

ZONE UH

Cette zone recouvre les sites d'habitat essentiellement composés de résidences individuelles isolées ou groupées.

SECTION 1 : NATURE DE L'OCCUPATION DES SOLS

Cette zone comporte cinq sous-secteurs, correspondant aux différents types de tissus urbains :
(…)

La zone est concernée par plusieurs secteurs prioritaires identifiés au Plan de prévention du bruit dans l'environnement du Conseil départemental (voir périmètres portés à titre d'information en annexe du PLU).

2. Les modifications apportées aux annexes

Des ajustements sont également nécessaires au sein des annexes. Ils concernent certaines définitions, le plan de servitude et l'ajout de certains documents.

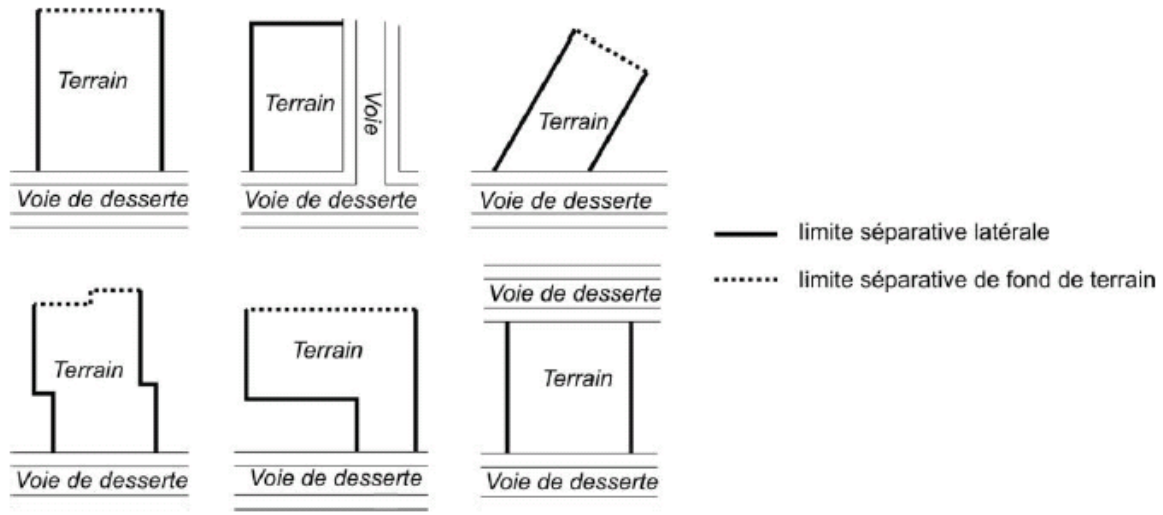
2.1 La nécessité de préciser certaines définitions dans les annexes du règlement

L'utilisation du PLU révisé a permis de mettre en exergue le besoin de préciser certaines définitions.

- Les limites séparatives

La définition des limites séparatives ainsi que son schéma se sont avérés incomplets.
Il est ainsi proposé une nouvelle définition et un nouveau schéma comme il suit :

Article	Ancienne Version	Version modifiée
(Annexe du règlement) Définition des limites séparatives	Une limite séparative latérale est la limite qui sépare deux parcelles et donnant sur rue. Une limite séparative de fond de parcelle est une limite qui sépare deux fonds de parcelles en intérieur d'ilot.	**Limites séparatives de fond de parcelle :** **les limites séparatives de fond de parcelle sont celles qui ne remplissent pas les conditions requises pour être regardées comme des limites séparatives latérales.** **Limites latérales : Les limites latérales sont celles qui aboutissent à la voie, à l'emprise publique ou à la limite tenant lieu d'alignement pour les voies privées ouvertes à la circulations, y compris les éventuels décrochements, brisures ou coudes qui constituent des limites séparatives latérales.**



- La notion d'annexe

La notion d'annexe nécessitait quant à elle quelques éléments complémentaires :

Article	Ancienne Version	Version modifiée
(Annexe du règlement) Définition de l'annexe	Il s'agit d'un bâtiment situé sur le même terrain que la construction principale. Il est non contigu à celle-ci et n'est affecté ni à l'habitation, ni à l'activité et ne peut être occupé à titre d'habitation ou d'occupation permanente. Le volume de ces constructions par définition assez réduit, doit être parfaitement identifiable par rapport au volume principal.	**Bâtiment situé en rez-de-chaussée non affecté à l'habitation, à l'activité commerciale, industrielle, artisanale ou de bureau, et dépend fonctionnellement d'un bâtiment principal. L'annexe est affectée à une fonction complémentaire à celle du bâtiment principal. Ne constituent des annexes que les constructions situées en rez-de-chaussée, contiguës ou non au bâtiment principal et sans communication avec celui-ci.**

2.2 Les ajustements relatifs au plan de servitude

Le plan de servitudes nécessite également un ajustement mineur.
En effet, suite au retour de la Préfecture, il s'avère nécessaire d'indiquer le périmètre du Plan de Prévention des Risques Technologiques (PPRT) concernant les cuves exploitées par la Société SMCA sur le plan de servitude. Ce PPRT est divisé en plusieurs zones sur lesquelles il existe certaines restrictions spécifiques aux domaines de l'urbanisme et de la construction.

2.3 L'ajout d'annexes au Plan Local d'Urbanisme

Diverses annexes doivent être ajoutées au Plan Local d'Urbanisme de la commune d'Athis-Mons.
Il s'agit des documents suivants :

- Règlement Local de Publicité (RLP)
- Tableau des servitudes
- Annexe relative au retrait-gonflement des argiles
- Règlement sanitaire départemental de l'Essonne
- Règlement d'assainissement du Syndicat de l'Orge
- Arrêté préfectoral portant approbation des cartes de bruit et le plan de prévention du bruit dans l'environnement
- Arrêté interpréfectoral portant déclaration d'utilité publique des périmètres de protection de la prise d'eau de l'usine du syndicat des eaux d'Ile-de-France sise à Choisy-le-Roi
- Arrêté interpréfectoral modifiant l'arrêté portant déclaration d'utilité publique des périmètres de protection de la prise d'eau de l'usine du syndicat des eaux d'Ile-de-France sise à Choisy-le-Roi
- Liste des plantes susceptibles d'attirer les oiseaux (concerne principalement la zone UZ située à proximité de l'aéroport sur laquelle certaines plantations sont interdites pour des raisons de sécurité de la navigation aérienne).

Le plan des servitudes d'utilité publique n'est pas modifié mais est annexé au dossier de modification simplifiée n°4 du PLU mis à la disposition du public pour une meilleure compréhension et lisibilité du public.

Ville d'Athis-Mons

Modification simplifiée n°4 du Plan Local d'Urbanisme de la commune d'Athis-Mons

V. Le règlement modifié

PLU approuvé le 14 décembre 2005, modifié le 20 novembre 2008, le 29 juin 2011 et le 30 janvier 2013, mis à jour le 5 juillet 2013 et révisé le 26 juin 2018

~~Rouge barré~~ : éléments supprimés
Vert : éléments ajoutés

Établissement Public Territorial

Grand-Orly Seine Bièvre

COMMUNE DE

ATHIS-MONS

Ville d'Athis-Mons

PLAN LOCAL D'URBANISME

4. Règlement

Verdi Ingénierie

99 rue de Vaugirard

75006 PARIS

SOMMAIRE

TITRE 1 ..... **Erreur ! Signet non défini.**
DISPOSITIONS GENERALES ..... **Erreur ! Signet non défini.**
Article 1 - CHAMP D'APPLICATION DU PLAN LOCAL D'URBANISME ..... **Erreur ! Signet non défini.**
Article 2 - DIVISION DU TERRITOIRE EN ZONES ET EN SECTEURS ..... **Erreur ! Signet non défini.**
Article 3 - LES PRESCRIPTIONS INSCRITES AU PLAN DE ZONAGE ..... **Erreur ! Signet non défini.**
TITRE 2 : DISPOSITIONS APPLICABLES AUX ZONES URBAINES ..... **Erreur ! Signet non défini.**
UA – UD – UE - UH – UI – UZ ..... **Erreur ! Signet non défini.**
ZONE UA ..... **Erreur ! Signet non défini.**
SECTION 1 : NATURE DE L'OCCUPATION DES SOLS ..... **Erreur ! Signet non défini.**
SECTION 2 : CONDITIONS DE L'OCCUPATION DES SOLS ..... **Erreur ! Signet non défini.**
ZONE UD 30
SECTION 1 : NATURE DE L'OCCUPATION DES SOLS 30
SECTION 2 : CONDITIONS DE L'OCCUPATION DES SOLS 31
ZONE UE 45
SECTION 1 : NATURE DE L'OCCUPATION DES SOLS 45
SECTION 2 : CONDITIONS DE L'OCCUPATION DES SOLS 46
ZONE UH 58
SECTION 1 : NATURE DE L'OCCUPATION DES SOLS 58
SECTION 2 : CONDITIONS DE L'OCCUPATION DES SOLS 60
ZONE UI 77
SECTION 1 : NATURE DE L'OCCUPATION DES SOLS 77
SECTION 2 : CONDITIONS DE L'OCCUPATION DES SOLS 79
ZONE UZ 94
SECTION 1 : NATURE DE L'OCCUPATION DES SOLS 95
SECTION 2 : CONDITIONS DE L'OCCUPATION DES SOLS 96
TITRE 3 110
DISPOSITIONS APPLICABLES A LA ZONE D'URBANISATION FUTURE (AU) ET A LA ZONE NATURELLE (N) 110
ZONE AU 111
SECTION 1 : NATURE DE L'OCCUPATION DES SOLS 111
SECTION 2 : CONDITIONS DE L'OCCUPATION DES SOLS 112
ZONE N 124
SECTION 1 : NATURE DE L'OCCUPATION DES SOLS 125
SECTION 2 : CONDITIONS DE L'OCCUPATION DES SOLS 126

TITRE 4 127
ANNEXES 131
1- Lexique 131
2- Article R 442-2 du code de l'urbanisme 136
3- Article R123-10-1 du code de l'urbanisme 137
6- Plantations déconseillées 138
7- Les bois naturellement imputrescibles 139
8- Marge de recul par rapport aux sentiers 142
9- Liste des Sigles 143

TITRE 1

DISPOSITIONS GENERALES

(…)

TITRE 2 : DISPOSITIONS APPLICABLES AUX ZONES URBAINES

UA – UD – UE - UH – UI – UZ

SECTION 1 : NATURE DE L'OCCUPATION DES SOLS

(…)

SECTION 2 : CONDITIONS DE L'OCCUPATION DES SOLS

(…)

ZONE UA

Cette zone recouvre les sites à dominante urbaine mixte. Elle correspond à des tissus urbains variés, dynamiques ou à dynamiser. Le règlement a ici pour but de favoriser une réelle mixité fonctionnelle.

La zone UA comporte plusieurs sous-secteurs, dont l'identité est déjà assez marquée :

- UAa : centre-ville, considéré dans ses limites larges (concentration d'équipements administratifs et autres, commerces, services).
- UAb : quartier du Val, bords de Seine et une partie des coteaux. Il s'agit, à travers ce secteur, de relier le centre-ville à la Seine et la gare RER d'Athis-Mons. Ce secteur concerne aussi les abords de la RD 118 (axe Morangis / Marcel Sembat pour partie) et d'une partie de l'avenue Jean-Pierre Bénard, importants lieux de transit intercommunal, qui relient le centre-ville aux pôles d'activité voisins : RN7 / RD7, zone aéroportuaire, communes limitrophes.
- UAc : tronçon sud de la RN7 / RD7, au paysage hétérogène, appelé à faire l'objet d'un renouvellement lié au prolongement de la ligne de tramway.
- UAd : quai de l'industrie

La zone est concernée par plusieurs secteurs prioritaires identifiés au Plan de prévention du bruit dans l'environnement du Conseil départemental (voir périmètres portés à titre d'information en annexe du PLU).

Le secteur UAc est concerné par un périmètre de renouvellement urbain, tel que mentionné à l'article L.112-10 du code de l'urbanisme.

SECTION 1 : NATURE DE L'OCCUPATION DES SOLS

Certains espaces situés en zone UAb sont soumis aux prescriptions en matière d'urbanisme car situés dans le périmètre de sécurité du SMCA ORLY - Zone SEVESO (cf. plan 2 des servitudes en annexe du présent PLU).

Les constructions et installations à implanter dans les secteurs soumis aux bruits des aéronefs et aux nuisances phoniques de l'aéroport d'Orly (cf. plan de zonage) devront répondre aux normes d'insonorisation indiquées sur ces plans et leurs évolutions. Les règles induites par le Plan d'Exposition au Bruit de l'aéroport d'Orly et ses évolutions ultérieures sont susceptibles de limiter la constructibilité de certains secteurs.

Certains espaces situés en zones UAb sont soumis aux prescriptions du PPRI de la Seine et/ou de l'Orge et de la Sallemouille (voir plan 2 des servitudes en annexe du présent PLU).

Article UA 1 : Occupations et utilisations des sols interdites

(…)

Article UA 2 : Occupations et utilisations des sols soumises à des conditions particulières

(…)

SECTION 2 : CONDITIONS DE L'OCCUPATION DES SOLS.

Les règles édictées aux articles UA3 à UA5 et UA8 à UA11 et UA13 à UA16 ne s'appliquent pas aux constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif.

Article UA 3 : Desserte des terrains par les voies publiques ou privées et accès aux voies ouvertes au public

(…)

Article UA 4 : Desserte des terrains par les réseaux publics d'eau, d'électricité, d'assainissement et autres types de réseaux

(…)

4.1 Eau potable

(…)

4.2 Eaux usées

Toute construction ou installation nouvelle qui rejette des eaux usées doit être raccordée au réseau collectif d'assainissement, établi sous la voie publique.
Tout raccordement au réseau d'assainissement public devra faire l'objet d'une demande de branchement auprès de l'autorité compétente qui délivrera une autorisation indiquant les prescriptions particulières à respecter (regard de façade, canalisation, dispositif de raccordement).
L'évacuation des eaux usées (autres que domestiques) sera soumise également à autorisation de déversement délivrée par ~~la Commune~~ l'autorité compétente avant tout raccordement au réseau public. Ces autorisations pourront faire l'objet d'une convention qui fixera au cas par cas, les conditions techniques et financières de l'admission de ces effluents au réseau.

4.3 Eaux pluviales

(…)

4.4 Réseaux divers

(…)

4.5 Déchets

(…)

Article UA 5 : Superficie minimale de terrains constructibles

(…)

Article UA 6 : Implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques

(...)

Article UA 7 : Implantation des constructions par rapport aux limites séparatives

(...)

Article UA 8 : Implantation des constructions les unes par rapport aux autres sur une même propriété

(...)

Article UA 9 : Emprise au sol des constructions

(...)

Article UA 10 : Hauteur maximale des constructions

(...)

Article UA 11 : Aspect extérieur des constructions et l'aménagement de leurs abords

11.1 Règle générale

(...)

11.2 Façades

(...)

11.3 Toitures et couvertures

(...)

11.4 Système de réception

(...)

11.5 Clôtures

L'édification de clôtures est soumise à autorisation.

Les clôtures doivent être conçues de manière à s'harmoniser par les matériaux avec la ou les constructions existantes sur la propriété ou dans le voisinage immédiat.

Les clôtures ne doivent pas excéder une hauteur de 2 mètres par rapport au terrain naturel. ~~Toutefois, en limite séparative, les clôtures en haie végétale pourront atteindre une hauteur maximale de 3 mètres~~.

Les coffrets et les boites aux lettres doivent être intégrés dans les clôtures. Leur implantation en saillie sur l'alignement est interdite.

Les clôtures devront tenir compte du PPRI pour les secteurs concernés.

La numérotation des habitations devra être visible depuis la voie publique et située à proximité de la porte d'entrée. Les lettrages devront avoir une hauteur comprise entre 10 et 15 cm.
Les clôtures en fil de fer barbelé sont interdites.

11.5.1 Clôtures sur rue

~~Les clôtures doivent être constituées :~~
~~- d'éléments ayant l'aspect du bois ou du métal disposés verticalement, sur un soubassement maçonné d'une hauteur de 80 cm,~~
~~- d'une haie doublée ou non d'un grillage éventuellement posé sur un soubassement maçonné d'une hauteur de 80 cm.~~
~~Les brises vue et notamment de type canisse sont interdits à l'exception des soubassements qui sont limités à 80 cm de haut.~~

Les clôtures sur rue doivent être implantées à l'alignement actuel ou projeté. Les clôtures doivent être constituées :
- d'un dispositif de type claire-voie de préférence métallique ajouré à 50% et doublé d'une haie végétale, sur un soubassement maçonné d'une hauteur de 0,80 m.
- ou d'une haie végétale doublée d'un grillage éventuellement posé, sur un soubassement maçonné d'une hauteur de 0,80 m.

Les brises-vue sont interdits à l'exception des soubassements qui sont limités à 0,80 m de haut.

11.5.2 Clôtures en limites séparatives

Les clôtures situées en limite séparative dans la marge de retrait des constructions par rapport à l'alignement mentionnée à l'article 6 sont soumises aux dispositions applicables aux clôtures sur rue. De manière générale, en limite de propriété, les matériaux ayant l'aspect de la tôle ou du plastique, sont interdits.
~~Les clôtures en fil de fer barbelé sont interdites.~~
Les clôtures en haie végétale pourront atteindre une hauteur maximale de 3 mètres par rapport au terrain naturel. Les clôtures devront prendre en compte la situation du terrain et ne pas faire obstacle à la visibilité des automobilistes.

11.6 Publicités, enseignes et pré enseignes

(…)

11.7 **Divers**

(...)

Article UA 12 : Obligations imposées aux constructeurs en matière de réalisation d'aires de stationnement

(...)

Article UA 13 : Obligations imposées aux constructeurs en matière de réalisation d'espaces libres, d'aires de jeux et de loisirs, et de plantations

(...)

Article UA 14 : Coefficient d'Occupation du Sol (COS)

(...)

Article UA 15 : Obligations imposées aux constructions, travaux, installations et aménagements, en matière de performances énergétiques et environnementales

(...)

Article UA 16 : Obligations imposées aux constructions, travaux, installations et aménagements, en matière d'infrastructures et réseaux de communications électroniques

(...)

ZONE UD

La zone est concernée par un secteur prioritaire identifié au Plan de prévention du bruit dans l'environnement du Conseil départemental (voir périmètres portés à titre d'information en annexe du PLU).

SECTION 1 : NATURE DE L'OCCUPATION DES SOLS

(…)

SECTION 2 : CONDITIONS DE L'OCCUPATION DES SOLS

Les règles édictées aux articles UD3 à UD5 et UD8 à UD11 et UD13 à UD16 ne s'appliquent pas aux constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif.

Article UD 3 : Desserte des terrains par les voies publiques ou privées et accès aux voies ouvertes au public

3.1 Conditions de desserte par les voies publiques ou privées

(…)

3.2 Conditions d'accès aux voies ouvertes au public

(…)

Article UD 4 : Desserte des terrains par les réseaux publics d'eau, d'électricité, d'assainissement et autres types de réseaux

(…)

4.1 Eau potable

(…)

4.2 Eaux usées

Toute construction ou installation nouvelle qui rejette des eaux usées doit être raccordée au réseau collectif d'assainissement, établi sous la voie publique.
Tout raccordement au réseau d'assainissement public devra faire l'objet d'une demande de branchement auprès de l'autorité compétente qui délivrera une autorisation indiquant les prescriptions particulières à respecter (regard de façade, canalisation, dispositif de raccordement).
L'évacuation des eaux usées (autres que domestiques) sera soumise également à autorisation de déversement délivrée par ~~la Commune~~ l'autorité compétente avant tout raccordement au réseau public. Ces autorisations pourront faire l'objet d'une convention qui fixera au cas par cas, les conditions techniques et financières de l'admission de ces effluents au réseau.

4.3 Eaux pluviales

(...)

4.4 Réseaux divers

(...)

4.5 Déchets

(...)

Article UD 5 : Superficie minimale des terrains constructibles

(...)

Article UD 6 : Implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques

(...)

Article UD 7 : Implantation des constructions par rapport aux limites séparatives

7.1 Implantation des constructions par rapport aux limites séparatives latérales

(...)

7.2 Implantation par rapport aux limites séparatives de fond de parcelle

Les bâtiments principaux ~~peuvent~~ doivent être implantés en retrait des limites séparatives. Toutefois, les bâtiments annexes peuvent s'implanter en limites séparatives.

7.3 Retraits

(...)

7.4 Création de baies

(...)

7.5 Exceptions

(...)

Article UD 8 : Implantation des constructions les unes par rapport aux autres sur une même propriété

(...)

Article UD 9 : Emprise au sol des constructions

(...)

Article UD 10 : Hauteur maximale des constructions

(...)

Article UD 11 : Aspect extérieur des constructions et l'aménagement de leurs abords

11.1 Règle générale

(...)

11.2 Façades

(...)

11. 3 Toitures et couvertures

(...)

11.4 Clôtures

L'édification de clôtures est soumise à autorisation.
Les clôtures doivent être conçues de manière à s'harmoniser par les matériaux avec la ou les constructions existantes sur la propriété ou dans le voisinage immédiat. Les clôtures ne doivent pas excéder une hauteur de 2 mètres par rapport au trottoir ou au terrain naturel.
La numérotation des constructions devra être lisible depuis la voie publique et située à proximité de la porte d'entrée. Les lettrages devront avoir une hauteur comprise entre 10 et 15cm.
Les clôtures en fil de fer barbelé sont interdites.

11.4.1 Clôtures sur rue

~~Les clôtures en fil de fer barbelé sont interdites. Elles devront s'intégrer à l'environnement existant. Leur hauteur maximale est fixée à 1.8 mètres.~~
Les clôtures sur rue doivent être implantées à l'alignement actuel ou projeté. Les clôtures doivent être constituées :
- d'un dispositif de type claire-voie de préférence métallique ajouré à 50% et doublé d'une haie végétale, sur un soubassement maçonné d'une hauteur de 0,80 m.
- ou d'une haie végétale doublée d'un grillage éventuellement posé, sur un soubassement maçonné d'une hauteur de 0,80 m.

Les brises-vue sont interdits à l'exception des soubassements qui sont limités à 0,80 m de haut.

11.4.2 Clôtures en limites séparatives

~~Les clôtures en fil de fer barbelé sont interdites. Elles devront s'intégrer à l'environnement existant. Leur hauteur maximale est fixée à 1.8 mètres.~~
Les clôtures en limites séparatives dans la marge de retrait des constructions par rapport à l'alignement mentionné à l'article 6 sont soumises aux dispositions applicables aux clôtures sur rue. Les matériaux ayant l'aspect de tôle ou de plastique sont interdits. Les clôtures en haie végétale pourront atteindre une hauteur maximale de 3 mètres par rapport au terrain naturel. Les clôtures devront prendre en compte la situation du terrain et ne pas faire obstacle à la visibilité des automobilistes.

11.5 Publicités, enseignes et pré enseignes

(…)

11.6 Divers

(…)

Article UD 12: Obligations imposées aux constructeurs en matière de réalisation d'aires de stationnement

(…)

Article UD 13 : Obligations imposées aux constructeurs en matière de réalisation d'espaces libres, d'aires de jeux et de loisirs, et de plantations

Tout espace non imperméabilisé devra être végétalisé et entretenu pour préserver l'aspect général de la rue.
Les plantations existantes doivent être maintenues ou remplacées par des espèces équivalentes locales et non invasives (voir liste en annexe du présent règlement). Toutefois cette obligation n'est pas applicable pour les plantations visées à l'annexe « plantations déconseillées ».
Il sera planté au moins un arbre de haute tige pour 200 m² de terrain libre. Une attention particulière sera portée sur les espaces plantées, notamment concernant les espèces d'arbres. Ces espaces ne seront pas morcelés dans la mesure du possible, afin de faciliter leur gestion.
Les surfaces libres traitées en jardin de pleine terre devront si possible occuper 20 % de la superficie du terrain. Toutefois, étant donné le plan d'aménagement d'ensemble et les nombreux espaces verts existants sur le quartier, certaines assiettes foncières pourront déroger à cette règle.
Les aires de stationnement ne peuvent en aucun cas être comptées dans cette surface de pleine terre, et seront ~~plantées~~ créées à raison d'un arbre par 2 places de stationnement.

La distance des plantations par rapport aux limites parcellaires devra être conforme aux réglementations en vigueur sachant que les normes en vigueur imposent un minimum de 0.5mètres pour des espèces dont la hauteur est inférieure ou égale à 2 mètres, et un minimum de 2 mètres lorsque la hauteur de l'espèce est supérieure à 2 mètres. Notamment pour toute plantation une distance suffisante devra être respectée par rapport à la limite séparative pour prévenir toute gêne sur la propriété voisine telle que le dépassement des racines traçantes et des branches ou la chute de feuilles.

Les arbres remarquables identifiés au plan de zonage : ces arbres devront être préservés le long de leur durée normale de vie.

Les alignements d'arbres identifiés au plan de zonage : les arbres qui les composent devront être préservés ou remplacés par des sujets d'essence similaire. Ils peuvent toutefois être supprimés pour un aménagement de l'espace public ou la création d'un nouvel accès.
Les espaces boisés classés repérés au plan de zonage : ces espaces sont soumis aux dispositions de l'article L113-2 du code de l'urbanisme.

Article UD 14 : Coefficient d'Occupation du Sol (COS)

(…)

Article UD 15 : Obligations imposées aux constructions, travaux, installations et aménagements, en matière de performances énergétiques et environnementales

(…)

Article UD 16 : Obligations imposées aux constructions, travaux, installations et aménagements, en matière d'infrastructures et réseaux de communications électroniques

(…)

ZONE UE

(…)

SECTION 1 : NATURE DE L'OCCUPATION DES SOLS

Article UE 1 : Occupations et utilisations des sols interdites

- Les constructions nouvelles à usage d'exploitation agricole ou forestière, d'artisanat, d'industrie, d'entrepôts, de bureaux, de commerce
- L'extension ou la construction de nouvelles casses-auto et de nouveaux dépôts à l'air libre de matériaux divers, de ferrailles, de combustibles solides et véhicules hors d'usage
- L'ouverture et l'exploitation de carrières
- ~~Les aires d'accueil pour les gens du voyage~~
- L'implantation d'installations classées nouvelles induisant de fortes nuisances incompatibles avec un environnement résidentiel

Les constructions et installations à implanter dans les secteurs soumis aux bruits des aéronefs et aux nuisances phoniques de l'aéroport d'Orly (cf plan de zonage) devront répondre aux normes d'insonorisation. Les règles induites par le Plan d'Exposition au Bruit de l'aéroport d'Orly et ses évolutions ultérieures sont susceptibles de limiter la constructibilité de certains secteurs.

Article UE 2 : Conditions particulières d'occupations et d'utilisations des sols

(…)

SECTION 2 : CONDITIONS DE L'OCCUPATION DES SOLS

Article UE 3 : Desserte des terrains par les voies publiques ou privées et accès aux voies ouvertes au public

(…)

Article UE 4 : Desserte des terrains par les réseaux publics d'eau, d'électricité, d'assainissement et autres types de réseaux

(…)

4.1 Eau potable

(…)

4.2 Eaux usées

Toute construction ou installation nouvelle qui rejette des eaux usées doit être raccordée au réseau public d'assainissement ou à celui de la plate-forme aéroportuaire, soit directement, soit après un pré-traitement des effluents avant rejet.

L'évacuation des eaux autres que domestiques dans le réseau d'eaux usées pourra être autorisée sous réserve qu'une autorisation de rejet soit établie par ~~la commune~~ l'autorité compétente ou le gestionnaire du réseau. Ces eaux devront, suivant leur nature, faire l'objet d'un pré-traitement avant leur rejet dans le réseau.
En particulier, l'évacuation des liquides industriels résiduaires dans le réseau est subordonnée à un pré- traitement (l'évacuation des liquides industriels résiduaires est soumise aux dispositions du code de l'Urbanisme).

Toutefois, en cas d'impossibilité technique, et si les caractéristiques du terrain le permettent, un système d'assainissement autonome pourra être admis, sous réserve de la réglementation en vigueur. Le déversement des eaux usées dans les rivières, fossés ou réseaux d'eaux pluviales est interdit.

4.3 Eaux pluviales

(…)

4.4 Réseaux divers

(…)

4.5 Déchets

(…)

Article UE 5 : Superficie minimale de terrains constructibles

(…)

Article UE 6 : Implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques

(…)

Article UE 7 : Implantation des constructions par rapport aux limites séparatives

(…)

Article UE 8 : Implantation des constructions les unes par rapport aux autres sur une même propriété

(…)

Article UE 9 : Emprise au sol des constructions

(…)

Article UE 10 : Hauteur maximale des constructions

(…)

Article UE 11 : Aspect extérieur des constructions et l'aménagement de leurs abords

11.1 Règle générale

(…)

11.2 Façades

(…)

11.3 Les clôtures

L'édification de clôtures est soumise à autorisation.
Les clôtures doivent être conçues de manière à s'harmoniser par les matériaux avec la ou les constructions existantes sur la propriété ou dans le voisinage immédiat.
Les clôtures ne doivent pas excéder une hauteur de 2 mètres par rapport au trottoir ou au terrain naturel.

Les coffrets et les boites aux lettres doivent être intégrés dans les clôtures. Leur implantation en saillie sur l'alignement est interdite.

La numérotation des constructions devra être lisible depuis la voie publique et située à proximité de la porte d'entrée. Les lettrages devront avoir une hauteur comprise entre 10 et 15cm.
Les clôtures en fil de fer barbelé sont interdites.

11.4 Dispositifs spécifiques

(…)

11.5 Publicités, enseignes et pré enseignes

(…)

11.6 Divers

(…)

Article UE 12 : Obligations imposées aux constructeurs en matière de réalisation d'aires de stationnement

(…)

Article UE 13 : Obligations imposées aux constructeurs en matière de réalisation d'espaces libres, d'aires de jeux et de loisirs, et de plantations

(...)

Article UE 14 : Coefficient d'Occupation du Sol (COS)

(...)

Article UE 15 : Obligations imposées aux constructions, travaux, installations et aménagements, en matière de performances énergétiques et environnementales

(...)

Article UE 16 : Obligations imposées aux constructions, travaux, installations et aménagements, en matière d'infrastructures et réseaux de communications électroniques

(...)

ZONE UH

(…)

SECTION 1 : NATURE DE L'OCCUPATION DES SOLS

Cette zone comporte cinq sous-secteurs, correspondant aux différents types de tissus urbains :

- UHa : quartier de Mons. Situé à flanc de coteau entre la Seine et les terrains du groupe ADP, il se caractérise par un tissu urbain aux parcelles très longues et étroites et un bâti souvent implanté en milieu de parcelle. Il s'agit de conserver le caractère particulier du lieu : habitat individuel majoritaire, parcelles closes de hauts murs de pierre, végétation, …
- UHb : Quartier du Val. Édifié entre les voies ferrées et l'Orge, en grande partie reconstruit après-guerre, suite au bombardement de la gare de triage, ce quartier présente un caractère très homogène : maisons ou petits collectifs en pierre de taille ou en meulière, clôtures relativement basses et transparentes, parcellaire régulier. On y trouve de nombreuses « maisons jumelles », mode de composition qui marque fortement le paysage urbain de ce secteur.
- UHc : Cité de l'Air, lotissement récent situé entre la RD118, l'avenue JP Bénard et l'emprise aéroportuaire. Il possède une forme très spécifique et constitue un tout parfaitement homogène.
- UHd : Cité des Jardins. À proximité immédiate du centre ancien d'Athis, lotissement ancien à mi-chemin entre le lotissement ouvrier et la cité-jardin.
- UHe : Secteurs à dominante d'habitat individuel, pavillonnaire. Ils se situent sur le plateau, de part et d'autre de la RN7/RD7, et en bord de Seine.

La zone est concernée par plusieurs secteurs prioritaires identifiés au Plan de prévention du bruit dans l'environnement du Conseil départemental (voir périmètres portés à titre d'information en annexe du PLU).

Certains espaces situés en zones UHb et UHe sont soumis aux prescriptions du PPRI de la Seine et/ou au PPRI de l'Orge et de la Sallemouille (voir documents spécifiques en annexes du présent PLU).

Les constructions et installations à implanter dans les secteurs soumis aux bruits des aéronefs et aux nuisances phoniques de l'aéroport d'Orly (cf. plan de zonage) devront répondre aux normes d'insonorisation. Les règles induites par le Plan d'Exposition au Bruit de l'aéroport d'Orly et ses évolutions ultérieures sont susceptibles de limiter la constructibilité de certains secteurs.

Certains espaces situés en zone UHa sont soumis aux prescriptions en matière d'urbanisme car situés dans le périmètre de sécurité du SMCA ORLY (zone SEVESO) (cf plan des servitudes n°2 en annexes du présent PLU).

Article UH 1 : Occupations et utilisations des sols interdites

(…)

Article UH 2 : Conditions particulières d'occupations et d'utilisations des sols

(…)

SECTION 2 : CONDITIONS DE L'OCCUPATION DES SOLS

(…)

Article UH 3 : Desserte des terrains par les voies publiques ou privées et accès aux voies ouvertes au public

Article UH 4 : Desserte des terrains par les réseaux publics d'eau, d'électricité, d'assainissement et autres types de réseaux

(…)

4.1 Eau potable

(…)

4.2 Eaux usées

Toute construction ou installation nouvelle qui rejette des eaux usées doit être raccordée au réseau collectif d'assainissement, établi sous la voie publique, ou à celui de la plateforme aéroportuaire. Tout raccordement au réseau d'assainissement public devra faire l'objet d'une demande de branchement auprès de l'autorité compétente qui délivrera une autorisation indiquant les prescriptions particulières à respecter (regard de façade, canalisation, dispositif de raccordement). L'évacuation des eaux usées (autres que domestiques) sera soumise également à autorisation de déversement délivrée par ~~la Commune~~ l'autorité compétente avant tout raccordement au réseau public. Ces autorisations pourront faire l'objet d'une convention qui fixera au cas par cas, les conditions techniques et financières de l'admission de ces effluents au réseau.

4.3 Eaux pluviales

(…)

4.4 Réseaux divers

(…)

4.5 Déchets

(…)

Article UH 5 : Superficie minimale de terrains

(…)

Article UH 6 : Implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques

(…)

Article UH 7 : Implantation des constructions par rapport aux limites séparatives

7.1 Implantation des constructions par rapport aux limites séparatives latérales

Secteur UHa :

Les constructions s'implantent en retrait d'au moins une limite séparative latérale en respectant la marge de recul mentionnée au paragraphe 7.3 ci-après.

Si une construction à usage d'habitation (hors dépendances) existe sur la parcelle voisine, en limite séparative, la construction à édifier peut s'y adosser à condition de respecter les règles.

Secteurs UHb, UHc, UHe :

~~Les constructions s'implantent en retrait des limites séparatives latérales en respectant la marge de recul mentionnée au paragraphe 7.3 ci-après.~~
Les constructions s'implantent en retrait d'au moins une limite séparative latérale en respectant la marge de recul mentionnée au paragraphe 7.3 ci-après.

Secteur UHb :
En cas de destruction d'une construction existante à la date d'approbation du présent PLU, la nouvelle construction s'implante dans le respect des dispositions du présent article ou avec un retrait au moins égal à la distance comptée entre l'ancienne construction et les limites de propriété.
Dans ce cas, la hauteur et l'emprise au sol de la nouvelle construction sont limitées à la hauteur et à l'emprise au sol de l'ancienne construction.

Secteur UHd : il s'agit avant tout de respecter l'unité du lieu. Dans la mesure du possible, on essaiera donc de se rapprocher de l'implantation du bâtiment existant avant reconstruction.

Exception pour l'ensemble de la zone UH: Pour les terrains d'angle, les constructions peuvent s'implanter sur les deux limites séparatives latérales.

7.2 Implantation par rapport aux limites séparatives de fond de parcelle

(…)

7.3 Retraits

(…)

7.4 Création de baies

(…)

7.5 Exceptions

(...)

Article UH 8 : Implantation des constructions les unes par rapport aux autres sur une même propriété

(...)

Article UH 9 : Emprise au sol des constructions

(...)

Article UH 10 : Hauteur maximale des constructions

(...)

Article UH 11 : Aspect extérieur des constructions et l'aménagement de leurs abords

11.1 Règle générale

(...)

11.2 Façades

(...)

11.3 Toitures et couvertures

(...)

11.4 systèmes de réception

- (...)

11.5 Clôtures

L'édification de clôtures est soumise à autorisation.
Les clôtures doivent être conçues de manière à s'harmoniser par les matériaux avec la ou les constructions existantes sur la propriété ou dans le voisinage immédiat.
Les clôtures ne doivent pas excéder une hauteur de 2 mètres par rapport au trottoir ou au terrain naturel. ~~Toutefois, en limite séparative, les clôtures en haie végétale pourront atteindre une hauteur maximale de 3 mètres.~~
Les coffrets et les boites aux lettres doivent être intégrés dans les clôtures. Leur implantation en saillie sur l'alignement est interdite.
Les clôtures devront tenir compte du PPRI pour les secteurs concernés.

La numérotation des constructions devra être lisible depuis la voie publique et située à proximité de la porte d'entrée. Les lettrages devront avoir une hauteur comprise entre 10 et 15cm.
Les clôtures en fil de fer barbelé sont interdites.

11.5.1 Clôtures sur rue

~~Les clôtures devront être composées d'un soubassement de 0.80 m maximum surmonté d'une grille métallique et doublée d'une haie végétale. Les clôtures en fil de fer barbelé ou en grillages sont déconseillées. Elles devront s'intégrer à l'environnement existant et tenir compte du PPRI pour les secteurs concernés.~~
~~Le soubassement pourra être rehaussé en cas de voie à fort trafic.~~
~~Les clôtures ne pourront être doublées que par une haie vive.~~
Les clôtures sur rue doivent être implantées à l'alignement actuel ou projeté. Les clôtures doivent être constituées :
- d'un dispositif de type claire-voie de préférence métallique ajouré à 50% et doublé d'une haie végétale, sur un soubassement maçonné d'une hauteur de 0,80 m.
- ou d'une haie végétale doublée d'un grillage éventuellement posé, sur un soubassement maçonné d'une hauteur de 0,80 m. Les brises-vue sont interdits à l'exception des soubassements qui sont limités à 0,80 m de haut.

11.5.2 Clôtures en limites séparatives

~~Les clôtures devront prendre en compte la situation du terrain et ne pas faire obstacle à la visibilité pour les automobilistes. Les clôtures en fil de fer barbelé sont déconseillées. Elles devront s'intégrer à l'environnement existant.~~
Les clôtures en limites séparatives dans la marge de retrait des constructions par rapport à l'alignement mentionné à l'article 6 sont soumises aux dispositions applicables aux clôtures sur rue. Les matériaux ayant l'aspect de tôle ou de plastique sont interdits. Les clôtures en haie végétale pourront atteindre une hauteur maximale de 3 mètres par rapport au terrain naturel. Les clôtures devront prendre en compte la situation du terrain et ne pas faire obstacle à la visibilité des automobilistes.

11.6 Publicités, enseignes et pré enseignes

(...)

11.7 Divers

(...)

Article UH 12 : Obligations imposées aux constructeurs en matière de réalisation d'aires de stationnement

(...)

Article UH 13 : Obligations imposées aux constructeurs en matière de réalisation d'espaces libres, d'aires de jeux et de loisirs, et de plantations

(...)

Article UH 14 : Coefficient d'Occupation du Sol (COS)

(...)

Article UH 15 : Obligations imposées aux constructions, travaux, installations et aménagements, en matière de performances énergétiques et environnementales

(...)

Article UH 16 : Obligations imposées aux constructions, travaux, installations et aménagements, en matière d'infrastructures et réseaux de communications électroniques

(...)

ZONE UI

(…)

SECTION 1 : NATURE DE L'OCCUPATION DES SOLS

(…)

SECTION 2 : CONDITIONS DE L'OCCUPATION DES SOLS

Les règles édictées aux articles UI3 à UI5 et UI8 à UI11 et UI13 à UI16 ne s'appliquent pas aux constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif.

Article UI 3 : Desserte des terrains par les voies publiques ou privées et accès aux voies ouvertes au public

(…)

Article UI 4 : Desserte des terrains par les réseaux publics d'eau, d'électricité, d'assainissement et autres types de réseaux

(…)

4.1 Eau potable

(…)

4.2 Eaux usées

Toute construction ou installation nouvelle qui rejette des eaux usées doit être raccordée au réseau collectif d'assainissement, établi sous la voie publique, ou à celui de la plateforme aéroportuaire. Tout raccordement au réseau d'assainissement public devra faire l'objet d'une demande de branchement auprès de l'autorité compétente qui délivrera une autorisation indiquant les prescriptions particulières à respecter (regard de façade, canalisation, dispositif de raccordement). L'évacuation des eaux usées (autres que domestiques) sera soumise également à autorisation de déversement délivrée par ~~la Commune~~ l'autorité compétente avant tout raccordement au réseau public. Ces autorisations pourront faire l'objet d'une convention qui fixera au cas par cas, les conditions techniques et financières de l'admission de ces effluents au réseau.

4.3 Eaux pluviales

(…)

4.4 Réseaux divers

(…)

4.5 Déchets

(...)

Article UI 5 : Superficie minimale des terrains constructibles

(...)

Article UI 6 Implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques

(...)

Article UI 7 : Implantation des constructions par rapport aux limites séparatives

(...)

Article UI 8 : Implantation des constructions les unes par rapport aux autres sur une même propriété

(...)

Article UI 9 : Emprise au sol des constructions

(...)

Article UI 10 : Hauteur maximale des constructions

(...)

Article UI 11 : Aspect extérieur des constructions et l'aménagement de leurs abords

11.1 Règle générale

(...)

11.2 Façades

(...)

11.3 Toitures et couvertures

(...)

11.4 Les systèmes de réception

(…)

11.5 Clôtures

L'édification de clôtures est soumise à autorisation.
Les clôtures doivent être conçues de manière à s'harmoniser par les matériaux avec la ou les constructions existantes sur la propriété ou dans le voisinage immédiat.
Les clôtures ne doivent pas excéder une hauteur de 2 mètres par rapport au trottoir ou au terrain naturel.

Les coffrets et les boites aux lettres doivent être intégrés dans les clôtures. Leur implantation en saillie sur l'alignement est interdite.
Les clôtures devront tenir compte du PPRI pour les secteurs concernés.
La numérotation des constructions devra être lisible depuis la voie publique et située à proximité de la porte d'entrée. Les lettrages devront avoir une hauteur comprise entre 10 et 15cm.
Les clôtures en fil de fer barbelé sont interdites.

11.5.1 Clôtures sur rue

~~Elles devront être composées d'un soubassement surmonté d'une grille métallique. Les clôtures en fil de fer barbelé et grillages sont interdites.~~
Les clôtures sur rue doivent être implantées à l'alignement actuel ou projeté. Les clôtures doivent être constituées :
- d'un dispositif de type claire-voie de préférence métallique ajouré à 50% et doublé d'une haie végétale, sur un soubassement maçonné d'une hauteur de 0,80 m.
- ou d'une haie végétale doublée d'un grillage éventuellement posé, sur un soubassement maçonné d'une hauteur de 0,80 m.

Les brises-vue sont interdits à l'exception des soubassements qui sont limités à 0,80 m de haut.

11.5.2 Clôtures en limites séparatives

~~Les clôtures situées en limite séparative dans la marge de retrait des constructions par rapport à l'alignement mentionnée à l'article 6 sont soumises aux dispositions applicables aux clôtures sur rue. De manière générale, en limite de propriété, les matériaux ayant l'aspect de la tôle ou du plastique, sont interdits.~~
Les clôtures en limites séparatives dans la marge de retrait des constructions par rapport à l'alignement mentionné à l'article 6 sont soumises aux dispositions applicables aux clôtures sur rue. Les matériaux ayant l'aspect de tôle ou de plastique sont interdits. Les clôtures en haie végétale pourront atteindre une hauteur maximale de 3 mètres par rapport au terrain naturel. Les clôtures devront prendre en compte la situation du terrain et ne pas faire obstacle à la visibilité des automobilistes.

11.6 Publicités, enseignes et pré enseignes

(…)

11.7 Divers

(...)

Article UI 12 : Obligations imposées aux constructeurs en matière de réalisation d'aires de stationnement

(...)

Article UI 13 : Obligations imposées aux constructeurs en matière de réalisation d'espaces libres, d'aires de jeux et de loisirs, et de plantations

(...)

Article UI 14 : Coefficient d'Occupation du Sol (COS)

(...)

Article UI 15 : Obligations imposées aux constructions, travaux, installations et aménagements, en matière de performances énergétiques et environnementales

(...)

Article UI 16 : Obligations imposées aux constructions, travaux, installations et aménagements, en matière d'infrastructures et réseaux de communications électroniques

(...)

ZONE UZ

(…)

SECTION 1 : NATURE DE L'OCCUPATION DES SOLS

(…)

SECTION 2 : CONDITIONS DE L'OCCUPATION DES SOLS

(…)

Article UZ 3 : Desserte des terrains par les voies publiques ou privées et accès aux voies ouvertes au public

(…)

Article UZ 4 : Desserte des terrains par les réseaux publics d'eau, d'électricité, d'assainissement et autres types de réseaux

(…)

4.1 Eau potable

(…)

4.2 Eaux usées

Secteur UZa

(…)

Secteurs UZb, UZc

Toute construction ou installation nouvelle qui rejette des eaux usées doit être raccordée au réseau public d'assainissement ou à celui de la plate-forme aéroportuaire, soit directement, soit après un pré-traitement des effluents avant rejet.
L'évacuation des eaux autres que domestiques dans le réseau d'eaux usées pourra être autorisée sous réserve qu'une autorisation de rejet soit établie par ~~la commune~~ l'autorité compétente ou le gestionnaire du réseau. Ces eaux devront, suivant leur nature, faire l'objet d'un pré-traitement avant leur rejet dans le réseau.
En particulier, l'évacuation des liquides industriels résiduaires dans le réseau est subordonnée à un pré- traitement (l'évacuation des liquides industriels résiduaires est soumise aux normes en vigueur et leur évolution).
Toutefois, en cas d'impossibilité technique, et si les caractéristiques du terrain le permettent, un système d'assainissement autonome pourra être admis, sous réserve du respect de la réglementation en vigueur et son évolution. Le déversement des eaux usées dans les rivières, fossés ou réseaux d'eaux pluviales est interdit.

4.3 Eaux pluviales

(...)

4.4 Réseaux divers

(...)

4.5 Déchets

(...)

Article UZ 5 : Superficie minimale de terrains constructibles

(...)

Article UZ 6 : Implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques

(…)

Article UZ 7 : Implantation des constructions par rapport aux limites séparatives

(...)

Article UZ 8 : Implantation des constructions les unes par rapport aux autres sur une même propriété

(...)

Article UZ 9 : Emprise au sol des constructions

(...)

Article UZ 10 : Hauteur maximale des constructions

(...)

Article UZ 11 : Aspect extérieur des constructions et l'aménagement de leurs abords

11.1 Règle générale

(...)

11.2 Les clôtures

L'édification de clôtures est soumise à autorisation.
Les clôtures doivent être conçues de manière à s'harmoniser par les matériaux avec la ou les constructions existantes sur la propriété ou dans le voisinage immédiat.
Les clôtures ne doivent pas excéder une hauteur de 2 mètres par rapport au trottoir ou au terrain naturel, à l'exception des clôtures de sûreté aéroportuaire.

Excepté en zone UZa, les coffrets et les boites aux lettres doivent être intégrés dans les clôtures. Leur implantation en saillie sur l'alignement est interdite.
La numérotation des constructions devra être lisible depuis la voie publique et située à proximité de la porte d'entrée. Les lettrages devront avoir une hauteur comprise entre 10 et 15cm.

11.3 Dispositifs spécifiques

(…)

11.4 Publicités, enseignes et pré enseignes

(…)

11.5 Divers

(…)

Article UZ 12 : Obligations imposées aux constructeurs en matière de réalisation d'aires de stationnement

(…)

Article UZ 13 : Espaces libres et plantations

(…)

Article UZ 14 : Coefficient d'Occupation du Sol (COS)

(…)

Article UZ 15 : Obligations imposées aux constructions, travaux, installations et aménagements, en matière de performances énergétiques et environnementales

(…)

Article UZ 16 : Obligations imposées aux constructions, travaux,

installations et aménagements, en matière d'infrastructures et réseaux de communications électroniques

(...)

TITRE 3

DISPOSITIONS APPLICABLES A LA ZONE D'URBANISATION FUTURE (AU) ET A LA ZONE NATURELLE (N)

SECTION 1 : NATURE DE L'OCCUPATION DES SOLS

(…)

SECTION 2 : CONDITIONS DE L'OCCUPATION DES SOLS.

(…)

ZONE AU

ZONE D'URBANISATION FUTURE

(…)

SECTION 1 : NATURE DE L'OCCUPATION DES SOLS

(…)

SECTION 2 : CONDITIONS DE L'OCCUPATION DES SOLS

(…).

Article AU 3 : Desserte des terrains par les voies publiques ou privées et accès aux voies ouvertes au public

(…)

Article AU 4 : Desserte des terrains par les réseaux publics d'eau, d'électricité, d'assainissement et autres types de réseaux

(…)

4.1 Eau potable

(…)

4.2 Eaux usées

Toute construction ou installation nouvelle qui rejette des eaux usées doit être raccordée au réseau collectif d'assainissement, établi sous la voie publique.
Tout raccordement au réseau d'assainissement public devra faire l'objet d'une demande de branchement auprès de l'autorité compétente qui délivrera une autorisation indiquant les prescriptions particulières à respecter (regard de façade, canalisation, dispositif de raccordement).
L'évacuation des eaux usées (autres que domestiques) sera soumise également à autorisation de déversement délivrée par ~~la Commune~~ l'autorité compétente avant tout raccordement au réseau public. Ces autorisations pourront faire l'objet d'une convention qui fixera au cas par cas, les conditions techniques et financières de l'admission de ces effluents au réseau.

4.3 Eaux pluviales

(…)

4.4 Réseaux divers

(...)

4.5 Déchets

(...)

Article AU 5 : Superficie minimale de terrains constructibles

(...)

Article AU 6 : Implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques

(...)

Article AU 7 : Implantation des constructions par rapport aux limites séparatives

7.1 Implantation des constructions par rapport aux limites séparatives latérales

Les constructions peuvent s'implanter jusqu'aux limites séparatives latérales. En cas de retrait, les constructions devront respecter la marge de recul mentionnée au paragraphe 7.3 ci-après.

7.2 Implantation par rapport aux limites séparatives de fond de parcelle

(...)

7.3 Retraits

(…)

Article AU 8 : Implantation des constructions les unes par rapport aux autres sur une même propriété

(...)

Article AU 9 : Emprise au sol des constructions

(...)

Article AU 10 : Hauteur maximale des constructions

(...)

Article AU 11 : Aspect extérieur des constructions et l'aménagement de leurs abords.

11.1 Règle générale

(...)

11.2 Façades

(...)

11.3 Toitures et couvertures

(...)

11.4 Systèmes de réception

(...)

11.5 Clôtures

L'édification de clôtures est soumise à autorisation.
La numérotation des constructions devra être visible depuis la voie publique et située à proximité de la porte d'entrée. Les lettrages devront avoir une hauteur comprise entre 10 et 15cm.
Leur hauteur maximum est fixée à 2 mètres par rapport au trottoir ou au terrain naturel. ~~Toutefois, en limite séparative, les clôtures en haie végétale pourront atteindre une hauteur maximale de 3 mètres.~~
Les clôtures en fil de fer barbelé sont interdites.

11.5.1 Clôtures sur rue

~~Les clôtures en fil de fer barbelé ou en grillages sont interdites.~~

~~Les coffrets EDF-GDF devront être intégrés harmonieusement dans le soubassement. Les clôtures ne pourront être doublées que par une haie vive. Les clôtures devront prendre en compte la situation du terrain et ne pas faire obstacle à la visibilité pour les automobilistes. Elles devront aussi tenir compte de l'écoulement des eaux exigé par le PPRI, au travers d'ajournements.~~
~~Elles devront s'intégrer à l'environnement existant. Hauteur du soubassement : 1 m.~~
Les clôtures sur rue doivent être implantées à l'alignement actuel ou projeté. Les clôtures doivent être constituées :
- d'un dispositif de type claire-voie de préférence métallique ajouré à 50% et doublé d'une haie végétale, sur un soubassement maçonné d'une hauteur de 0,80 m.
- ou d'une haie végétale doublée d'un grillage éventuellement posé, sur un soubassement maçonné d'une hauteur de 0,80 m.

Les brises-vue sont interdits à l'exception des soubassements qui sont limités à 0,80 m de haut.

11.5.2 Clôtures en limites séparatives

~~Les clôtures devront s'intégrer à leur environnement.~~
Les clôtures en limites séparatives dans la marge de retrait des constructions par rapport à l'alignement mentionné à l'article 6 sont soumises aux dispositions applicables aux clôtures sur rue. Les matériaux ayant l'aspect de tôle ou de plastique sont interdits. Les clôtures en haie végétale pourront atteindre une hauteur maximale de 3 mètres par rapport au terrain naturel. Les clôtures devront prendre en compte la situation du terrain et ne pas faire obstacle à la visibilité des automobilistes.

11.6 Publicités, enseignes et pré enseignes

(...)

Article AU 12 : Obligations imposées aux constructeurs en matière de réalisation d'aires de stationnement

(...)

Article AU 13 : Obligations imposées aux constructeurs en matière de réalisation d'espaces libres, d'aires de jeux et de loisirs, et de plantations

(...)

Article AU 14 : Coefficient d'Occupation du Sol (COS)

(...)

Article AU 15 : Obligations imposées aux constructions, travaux, installations et aménagements, en matière de performances énergétiques et environnementales

(...)

Article AU 16 : Obligations imposées aux constructions, travaux, installations et aménagements, en matière d'infrastructures et réseaux de communications électroniques

(...)

ZONE N

Cette zone correspond aux espaces naturels ou boisés remarquables de la commune : Coteau des Vignes, Parc d'Avaucourt, abords de l'Orge, parc d'Ozonville, jardins du collège St Charles, certains jardins de Mons, cimetière communal. Tous ces espaces sont considérés comme faisant partie du « maillage vert » de la commune.

Le règlement a pour but de protéger les espaces naturels ou boisés remarquables.

Certains espaces situés en zones N sont soumis aux prescriptions du PPRI de la Seine et/ou de l'Orge et de la Sallemouille (voir documents spécifiques en annexes du présent PLU).

SECTION 1 : NATURE DE L'OCCUPATION DES SOLS

(…)

SECTION 2 : CONDITIONS DE L'OCCUPATION DES SOLS

(…)

Article N 3 : Desserte des terrains par les voies publiques ou privées et accès aux voies ouvertes au public

(…)

Article N 4 : Desserte des terrains par les réseaux publics d'eau, d'électricité, d'assainissement et autres types de réseaux

(…)

4.1 Eau potable

(…)

4.2 Eaux usées

Toute construction ou installation nouvelle qui rejette des eaux usées doit être raccordée au réseau collectif d'assainissement, établi sous la voie publique.
Tout raccordement au réseau d'assainissement public devra faire l'objet d'une demande de branchement auprès de l'autorité compétente qui délivrera une autorisation indiquant les prescriptions particulières à respecter (regard de façade, canalisation, dispositif de raccordement).
L'évacuation des eaux usées (autres que domestiques) sera soumise également à autorisation de déversement délivrée par ~~la Commune~~ l'autorité compétente avant tout raccordement au réseau public. Ces autorisations pourront faire l'objet d'une convention qui fixera au cas par cas, les conditions techniques et financières de l'admission de ces effluents au réseau.

4.3 Eaux pluviales

(…)

4.4 Réseaux divers

(...)

4.5 Déchets

(...)

Article N 5 : Superficie minimale de terrains constructibles

(...)

Article N 6 : Implantation des constructions par rapport aux voies publiques et emprises publiques

(...)

Article N 7 : Implantation des constructions par rapport aux limites séparatives

(...)

Article N 8 : Implantation des constructions les unes par rapport aux autres sur une même propriété

(...)

Article N 9 : Emprise au sol des constructions

(...)

Article N 10 : Hauteur maximale des constructions

(...)

Article N 11 : Aspect extérieur des constructions et l'aménagement de leurs abords

(...)

Article N 12 : Obligations imposées aux constructeurs en matière de réalisation d'aires de stationnement

(...)

Article N 13 : Obligations imposées aux constructeurs en matière de

réalisation d'espaces libres, d'aires de jeux et de loisirs, et de plantations

(...)

Article N 14 : Coefficient d'Occupation du Sol (COS)

(...)

Article N 15 : Obligations imposées aux constructions, travaux, installations et aménagements, en matière de performances énergétiques et environnementales

(...)

Article N 16 : Obligations imposées aux constructions, travaux, installations et aménagements, en matière d'infrastructures et réseaux de communications électroniques

(...)

TITRE 4

ANNEXES

1- Lexique

Annexe

~~Il s'agit d'un bâtiment situé sur le même terrain que la construction principale. Il est non contigu à celle-ci et n'est affecté ni à l'habitation, ni à l'activité et ne peut être occupé à titre d'habitation ou d'occupation permanente. Le volume de ces constructions, par définition assez réduit, doit être parfaitement identifiable par rapport au volume principal.~~

Bâtiment situé en rez-de-chaussée non affecté à l'habitation, à l'activité commerciale, industrielle, artisanale ou de bureau, et dépend fonctionnellement d'un bâtiment principal. L'annexe est affectée à une fonction complémentaire à celle du bâtiment principal. Ne constituent des annexes que les constructions situées en rez-de-chaussée, contiguës ou non au bâtiment principal et sans communication avec celui-ci.

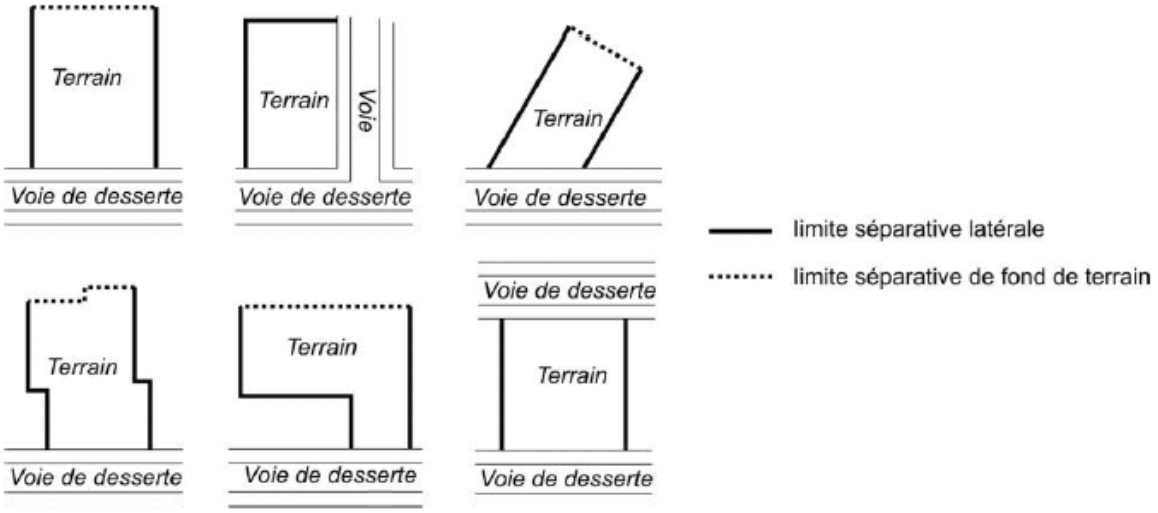
Limite séparative

~~Une limite séparative latérale est la limite qui sépare deux parcelles et donnant sur rue. Une limite séparative de fond de parcelle est la limite qui sépare deux fonds de parcelles en intérieur d'îlot.~~

Limites séparatives de fond de parcelle : les limites séparatives de fond de parcelle sont celles qui ne remplissent pas les conditions requises pour être regardées comme des limites séparatives latérales.

Limites latérales : Les limites latérales sont celles qui aboutissent à la voie, à l'emprise publique ou à la limite tenant lieu d'alignement pour les voies privées ouvertes à la circulations, y compris les éventuels décrochements, brisures ou coudes qui constituent des limites séparatives latérales.

(cf. schémas ci-dessous)



Ville d'Athis-Mons

Modification simplifiée n°4 du Plan Local d'Urbanisme de la commune d'Athis-Mons

VI. Le plan de zonage mis à jour

PLU approuvé le 14 décembre 2005, modifié le 20 novembre 2008, le 29 juin 2011 et le 30 janvier 2013, mis à jour le 5 juillet 2013 et révisé le 26 juin 2018

Etablissement Public Territorial

Grand-Orly Seine Bièvre

COMMUNE DE

ATHIS-MONS

Ville d'Athis-Mons

PLAN LOCAL D'URBANISME

5. Zonage

Échelle 1/5000

Vu pour être annexé à la délibération du Conseil de l'Etablissement Public Territorial Grand-Orly Seine Bièvre en date du

Le Président,

Verdi Ingénierie
99 rue de Vaugirard
75006 PARIS

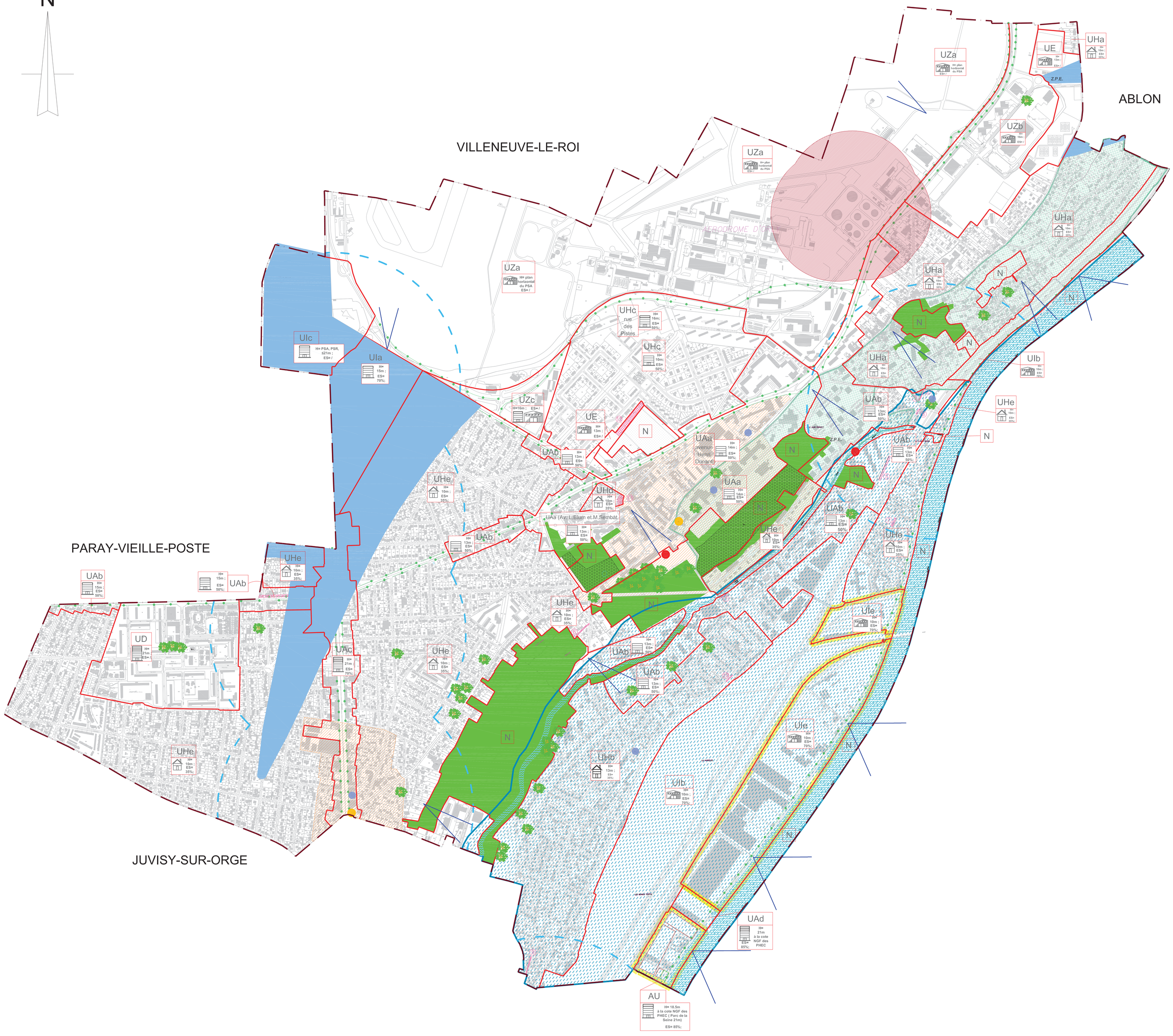
LEGENDE

- Limite communale
- Limite de zone
- Espace Boisé Classé (EBC) à conserver ou à créer
- Périmètre de protection des Monuments Historiques
- Bâtiments remarquables
- Eléments classés
- Eléments inscrits
- Emplacement réservé
- Arbres remarquables
- Alignements d'arbres
- Espaces verts à préserver
- Les points de vue
- Limites des OAP
- Sites et monuments naturels (sites inscrits)
- Zone C du PEB
- Zone soumise au PPRI Vallée de la Seine
- Périmètre de 500 m autour des gares et stations de tramway
- Périmètre d'exposition aux risques du PPRT autour de la société SMCA

Emplacements réservés

Numéro	Adresse	Surface	Objet	Bénéficiaire	Propriétaire
1	Avenue A.Briand	170	Cheminement piéton le long de l'Orge pour faciliter l'accès des habitants de la Cité E. Vaillant au collège et au Centre	Commune	
2	1/3 rue Caron	4	Aménagement de trottoirs	Commune	
3	Place de la Gare	105	Elargissement du trottoir	Commune	
4	Avenue de Morangis et Avenue de Morangis angle avec avenue François	200	Elargissement de la voie Elargissement du trottoir	Commune	
5	Rue Edouard Vaillant	667	Aménagement d'une aire de	Communauté d'agglomération	
6	Sentier de l'Echaudé	290	Régularisation d'une voie publique	Communauté d'agglomération	
7	Rue de la plaine basse	228	Aménagement d'une aire de	Commune	
8	1 et 3 place de Rothenburg	57	Elargissement du trottoir	Commune	
9	Avenue Jean Jaurès	190	Elargissement du trottoir	Commune	
10	Rue de la Prévoyance	100	Elargissement du trottoir	Commune	
11	1 AV JEAN PIERRE BENARD	195	Aménagement d'une aire de stationnement	Commune	OPAC INTERDEP
	2 PL HENRI DEUDON	207		Commune	
	4 PL HENRI DEUDON	223		Commune	
	2 AV MARCEL SEMBAT	233		Commune	
	Total	862		Commune	
12	18 RUE ALEXANDRE PICHODOU	1078	Réserve foncière à destination du cimetière	Commune	IMMOBILIERE 3F, 159 RUE NATIONALE, 75013 PARIS.
	20 RUE ALEXANDRE PICHODOU	1051		Commune	
	22 RUE ALEXANDRE PICHODOU	1107		Commune	
	24 RUE ALEXANDRE PICHODOU	891		Commune	
	26 RUE ALEXANDRE PICHODOU	815		Commune	
	28 RUE ALEXANDRE PICHODOU	978		Commune	DIRECTION GENERALE DE L'AVIATIO
	30 RUE ALEXANDRE PICHODOU	583		Commune	
	Total	6503			

N



Département de l'ESSONNE (91)

COMMUNE DE

ATHIS-MONS

Ville d'Athis-Mons

Révision du

PLAN LOCAL D'URBANISME

ARRÊT DU PROJET

6. Annexes

6.1. Servitudes d'utilité publique

6.1.1. Plan des servitudes d'utilité publique

Vu pour être annexé à la délibération du Conseil de l'Etablissement Public Territorial Grand-Orly Seine Bièvre en date du 13 décembre 2016

Le Président,

Verdi Ingénierie

99 rue de Vaugirard

75006 PARIS

LEGENDE

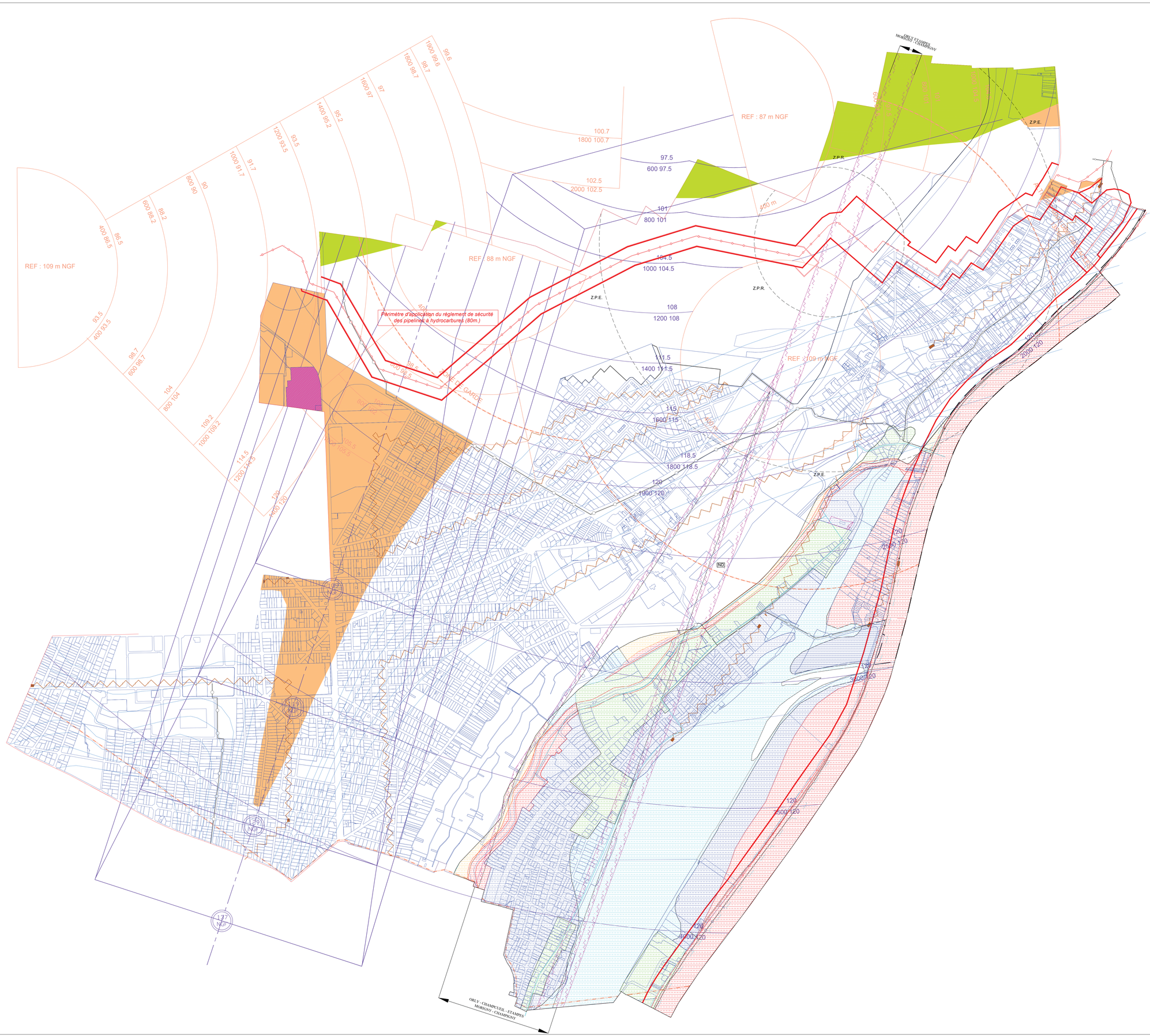
Limite de zone

Légende de Prévention des risques naturels d'inondation

- Zones d'écoulement et d'expansions des crus aléas très forts
- Zones de centres urbains
- Zones urbanisées autres que les centres urbains d'aléas forts
- Zones urbanisées autres que les centres urbains
- Zones de centres urbains

Légende des servitudes

- Cimetière
- PT2 - Faisceau Hertzien
- PT1 - Protection des centres de réception radio-électriques contre les perturbations électromagnétiques
- PT2 - Protection des centres de réception radio-électriques d'émission et de réception contre les obstacles
- Servitudes aéronautiques de dégagement
- Exposition au bruit des aeronefs
- I1BS Hydrocarbures - Servitudes relatives à la construction et à l'exploitation des pipe-lines (TRAPIL)
- I1BS Hydrocarbures - Servitudes relatives à la construction et à l'exploitation des pipe-lines (SMCA)
- I1BS Hydrocarbures - Servitudes relatives aux distances d'éloignement correspondantes au périmètre d'application du règlement de sécurité du pipeline à hydrocarbures (SMCA)
- I1BS Hydrocarbures - Servitudes relatives aux distances d'éloignement correspondantes au périmètre d'application du règlement de sécurité du pipeline à hydrocarbures (TRAPIL)
- I13 Servitudes relatives à l'établissement des canalisations de transport et de distribution de gaz
- Servitudes des collecteurs intercommunaux d'assainissement du S.I.V.O.A.
- Servitudes d'exposition au risque d'innondation de l'Orge
- Servitudes de halage
- Zone C PEB 21 décembre 2012
- Zone B PEB 21 décembre 2012
- Secteur de renouvellement urbain site Barran PEB 21 dec 2012
- Zones de bruit liées aux voies



Etablissement Public Territorial
Grand-Orly Seine Bièvre

COMMUNE DE

ATHIS-MONS

Ville d'Athis-Mons

PLAN LOCAL D'URBANISME

6. Annexes

6.1. Servitudes d'utilité publique

6.1.1. Plans des servitudes d'utilité publique

6.1.1.2 Plan n°2 des servitudes d'utilité publique

Vu pour être annexé à la délibération du Conseil de l'Etablissement Public Territorial Grand-Orly Seine Bièvre en date du 26 juin 2018

Le Président,

Verdi Ingénierie
99 rue de Vaugirard
75006 PARIS

LEGENDE

Légende des Sites Archéologiques

Sites Archéologiques

1 Eglise et Prieuré SAINT DENIS Eglise priorale, batiments du prieuré et cimetière Site médiéval - Collège SAINT CHARLES - Chateau d'ATHIS - Edifice XVIIème Siècle
2 Moulin de MONS ou Moulin LE ROY - Moulin Hydraulique - Edifice du XIIIème Siècle
3 Ferme Seigneuriale - Chapelle SAINT ETIENNE - Site du moyen âge
4 Chateau et Fief de Chaige
5 Lycée de Juisy - Lycée Marcel PAGNOL - Vestiges Gallo-romains
6 Moulin d'ATHIS - Moulin Hydraulique - Edifice du XVIIème Siècle
7 Pont de MONS - Pont sur l'ORGE - Edifice du XVIIème Siècle
8 Moulin à vent - Edifice du début du XIXème Siècle

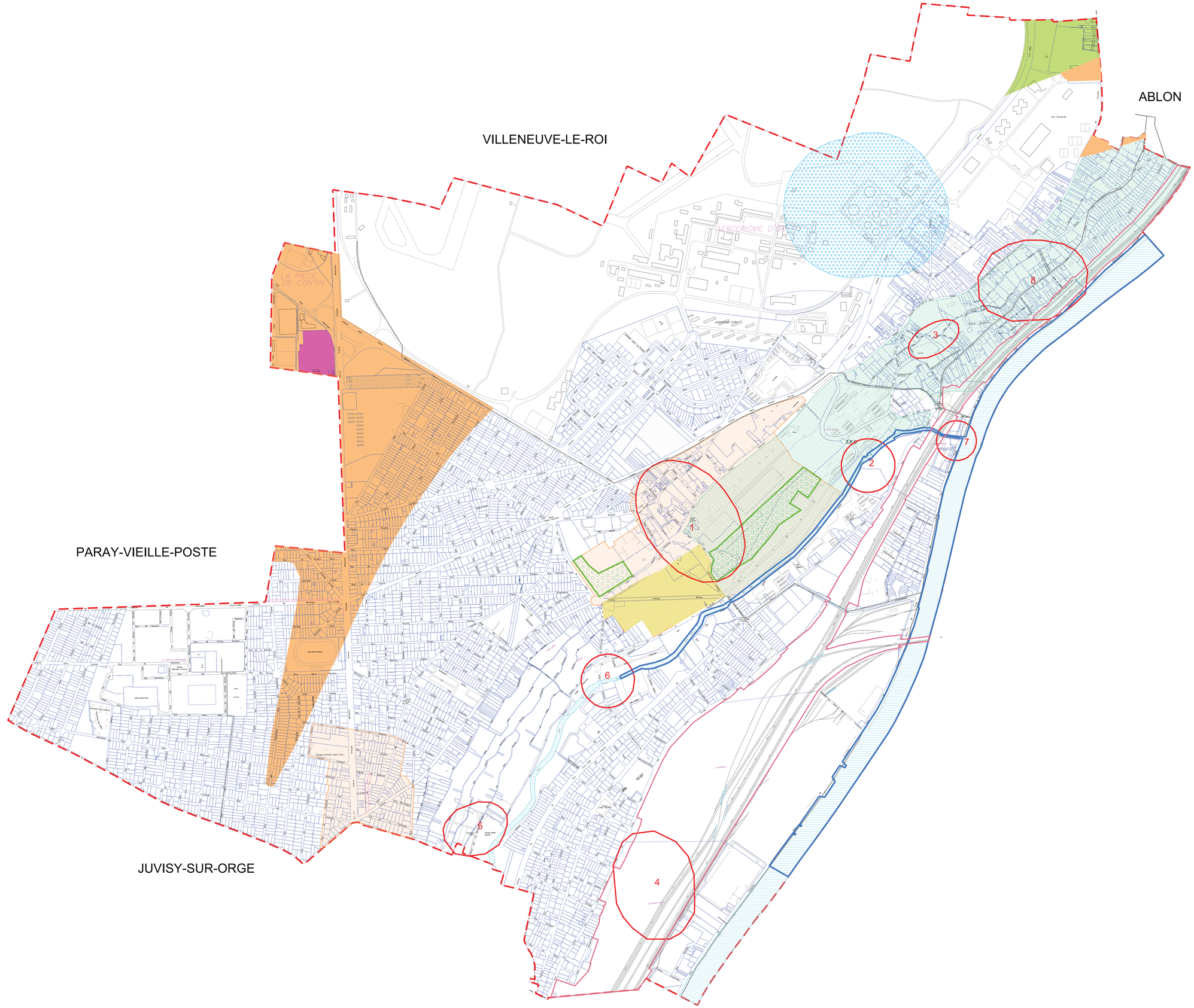
Légende des servitudes

Servitudes de protection des monuments historiques
- Monuments historiques (monuments classés et inscrits)

Servitudes de protection des sites
- Sites et monuments naturels (sites classés)
- Sites et monuments naturels (sites inscrits)
- Cimetière
- AS1 Servitudes relative à la protection de la prise d'eau de Vigneux-sur-Seine
- I13 Servitudes relatives à l'établissement des canalisations de transport et de distribution de gaz
- T1 Servitudes relatives aux emprises ferroviaires

Légende zonage du P.L.U.

- Limite de zone
- Espace Boisé TC classé à conserver ou à créer
- Emplacement réservé
- Limite de commune
- Zone C PEB 21 décembre 2012
- Zone B PEB 21 décembre 2012
- Secteur de renouvellement urbain PEB 21 dec 2012
- Zone PPRT 22 juin 2011



Ville d'Athis-Mons

Modification simplifiée n°4 du Plan Local d'Urbanisme de la commune d'Athis-Mons

VII. Annexes ajoutées

PLU approuvé le 14 décembre 2005, modifié le 20 novembre 2008, le 29 juin 2011 et le 30 janvier 2013, mis à jour le 5 juillet 2013 et révisé le 26 juin 2018

Le risque « retrait – gonflement des argiles »

Source : georisques.gouv.fr

Aléa retrait-gonflement des argiles

Source : http://www.georisques.gouv.fr/dossiers/alea-retrait-gonflement-des-argiles#/

Ouvert au public depuis novembre 2004, ce site fournit des informations relatives aux phénomène de retrait-gonflement des sols argileux, ses manifestations physiques et son impact pour la société. Différentes fonctionnalités sont accessibles :

- Consultation des cartes d'aléa par département ou par commune,
- Téléchargement des rapports et des cartes d'aléa déjà parus.
- Information sur les manifestations du phénomène et la manière de les prévenir,
- Alerte sur le besoin de prendre des précautions particulières lors de la construction d'une maison individuelle ou d'une infrastructure dans un secteur susceptible de contenir des argiles.

Description du phénomène

Le retrait par assèchement des sols argileux lors d'une sécheresse prononcée et/ou durable produit des déformations de la surface des sols (tassements différentiels). Il peut être suivi de phénomènes de gonflement au fur et à mesure du rétablissement des conditions hydrogéologiques initiales ou plus rarement de phénomènes de fluage avec ramollissement.

Nature du phénomène

En climat tempéré, les argiles sont souvent proches de leur état de saturation, si bien que leur potentiel de gonflement est relativement limité. En revanche, elles sont souvent éloignées de leur limite de retrait, ce qui explique que les **mouvements les plus importants sont observés en période sèche**. La tranche la plus superficielle de sol, sur 1 à 2 m de profondeur, est alors soumise à l'**évaporation**. Il en résulte un **retrait des argiles**, qui se manifeste verticalement par un tassement et horizontalement par l'ouverture de fissures, classiquement observées dans les fonds de mares qui s'assèchent.

L'**amplitude de ce tassement** est d'autant plus importante que la couche de sol argileux concernée est **épaisse** et qu'elle est riche en **minéraux gonflants**. Par ailleurs, la présence de drains et surtout d'**arbres** (dont les racines pompent l'eau du sol jusqu'à 3 voire 5m de profondeur) accentue l'ampleur du phénomène en augmentant l'épaisseur de sol asséché.

Ces mouvements sont liés à la **structure interne** des minéraux argileux qui constituent la plupart des éléments fins des sols (la fraction argileuse étant, par convention, constituée des éléments dont la taille est inférieure à 2 µm). Ces minéraux argileux (phyllosilicates) présentent en effet une structure en **feuillets**, à la surface desquels les molécules d'eau peuvent être adsorbées, sous l'effet de différents phénomènes physico-chimiques, provoquant ainsi un **gonflement**, plus ou moins réversible du matériau. Certaines familles de minéraux argileux, notamment les **smectites** et quelques **interstratifiés**, possèdent de surcroît des **liaisons particulièrement**

lâches entre feuillets constitutifs, si bien que la quantité d'eau susceptible d'être adsorbée au cœur même des particules argileuses, peut être considérable, ce qui se traduit par des **variations importantes** de volume du matériau.

Comment identifier un sol sensible au retrait-gonflement ?

Les **cartes départementales d'aléa retrait-gonflement** élaborées par le BRGM peuvent contribuer à attirer l'attention des maîtres d'ouvrage sur la question. Cependant, pour déterminer avec certitude la **nature du terrain** situé au droit de la parcelle et adapter au mieux les caractéristiques de la construction aux **contraintes géologiques locales**, une **étude géotechnique** menée par un bureau d'études techniques spécialisé constitue la mesure a priori la plus sûre.

L'élaboration du **cahier des charges détaillé** de l'étude de sol préalable à une construction sur terrain argileux sujet au phénomène de retrait-gonflement reste du ressort du géotechnicien qui l'adaptera pour tenir compte des **spécificités du terrain de construction** (géologie, topographie, hydrogéologie, végétation, etc.) et de la nature du projet envisagé.

À titre indicatif, les **objectifs** d'une telle étude sont a priori les suivants :

- Reconnaissance de la **nature géologique** et des caractéristiques géométriques des terrains d'assise ;
- Caractérisation **du comportement** des sols d'assise vis-à-vis du phénomène de **retrait-gonflement** ;
- Vérification de l'adéquation du mode de fondation prévu par le constructeur avec les caractéristiques et le **comportement géotechnique** des terrains d'assise ;
- Vérification de l'adéquation des dispositions constructives prévues par le constructeur avec les caractéristiques intrinsèques du terrain et son **environnement immédiat**.

Pour atteindre ces objectifs, les **moyens** suivants peuvent être mis en œuvre, étant bien entendu que la liste ci-dessous n'est **pas limitative** et qu'elle doit être adaptée au contexte spécifique de chaque étude :

Moyens suivis

Les conclusions de cette étude serviront à prescrire les dispositions constructives adaptées aux caractéristiques du terrain et au projet de construction. Elles permettront notamment de définir le type et la profondeur requise pour les fondations, ainsi que la nature des aménagements extérieurs spécifiques à prévoir.

Manifestation des dégâts

Le sol situé sous une maison est protégé de l'évaporation en période estivale et il se maintient dans un **équilibre hydrique** qui varie peu au cours de l'année. De **fortes différences de teneur en eau** vont donc apparaître dans le sol au droit des façades, au niveau de la zone de transition entre le sol exposé à l'évaporation et celui qui en est protégé. Ceci se manifeste par des **mouvements différentiels**, concentrés à proximité des murs porteurs et particulièrement aux angles de la maison. Ces tassements différentiels sont évidemment amplifiés en cas d'**hétérogénéité du sol** ou lorsque les fondations présentent des différences d'ancrage d'un point à un autre de la maison (cas des **sous-sols partiels** notamment, ou des pavillons construits sur **terrain en pente**).

Ceci se traduit par des **fissurations en façade**, souvent obliques et passant par les points de faiblesse que constituent les ouvertures.

Les **maisons individuelles** sont les principales victimes de ce phénomène et ceci pour au moins deux raisons :

- la structure de ces bâtiments, légers et peu rigides, mais surtout **fondés** de manière relativement **superficielle** par rapport à des immeubles collectifs, les rend très vulnérables à des mouvements du sol d'assise ;
- la plupart de ces constructions sont réalisées sans **études géotechniques préalables** qui permettraient notamment d'identifier la présence éventuelle d'argile gonflante et de concevoir le bâtiment en prenant en compte le risque associé ;
- Les désordres se manifestent aussi par des décollements entre éléments jointifs (garages, perrons, terrasses), ainsi que par une **distorsion des portes et fenêtres**, une **dislocation des dallages** et des cloisons et, parfois, la rupture de canalisations enterrées (ce qui vient aggraver les désordres, car les fuites d'eau qui en résultent provoquent des gonflements localisés).

Depuis la vague de sécheresse des années **1989-91**, le phénomène de retrait-gonflement a été intégré au régime des **catastrophes naturelles** mis en place par la loi du 13 juillet 1982. En l'espace de 20 ans, ce risque naturel est devenu en France la **deuxième cause** d'indemnisation derrière les inondations (sur la période de 1995 à 2013, le coût des dommages liés au phénomène de **retrait gonflement des argiles** a été évalué à **365 M€** par an en moyenne, contre **540 M€** pour les **inondations**). Le montant total des remboursements effectués à ce titre depuis 1989 était évalué par la Caisse Centrale de Réassurance en juin 2010 à environ **4,5 milliards d'euros**, ce qui correspond à **plusieurs centaines de milliers de maisons sinistrées** sur l'ensemble de la France.

Cartographie et accès aux données

cartographie de l'aléa

Avoir une connaissance de l'aléa sur la totalité des départements français métropolitains **contribue à diminuer le nombre de** sinistres causés par le phénomène de retrait-gonflement des argiles. Ainsi, **délimiter les secteurs a priori sensibles** permet d'y diffuser certains principes de prévention à respecter.

Le terme d'**aléa** désigne la **probabilité qu'un** phénomène naturel **d'intensité donnée survienne** sur un secteur géographique donné et dans une période de temps donnée. La cartographie de l'aléa retrait-gonflement des argiles revient donc à définir, en tout point du territoire, la **probabilité qu'une maison individuelle soit affectée par un sinistre** par exemple dans les dix ans qui viennent. A la demande du Ministère de l'Environnement, le BRGM a dressé, pour l'ensemble du territoire métropolitain (hors ville de Paris), des **cartes d'aléa définies de manière qualitative**.

Les cartes ont pour but de **délimiter toutes les zones** qui sont a priori **sujettes au phénomène de retrait-gonflement** et de hiérarchiser ces zones selon un degré d'aléa croissant :

- Les zones où l'aléa retrait-gonflement est qualifié de **fort**, sont celles où la **probabilité de survenance d'un sinistre sera la plus élevée** et où l'**intensité des phénomènes attendus est la plus forte** ;
- Les zones où l'aléa est qualifié de **faible**, la survenance de sinistres est possible en cas de sécheresse importante, mais ces désordres ne toucheront qu'une faible proportion des bâtiments (en priorité ceux qui présentent des défauts de construction ou un contexte local défavorable, avec par exemple des arbres proches ou une hétérogénéité du sous-sol) ;
- Les zones d'aléa **moyen** correspondent à des zones intermédiaires entre ces deux situations extrêmes ;
- Les zones où l'aléa est estimé a priori **nul**, il s'agit des secteurs où la carte géologique actuelles n'indiquent pas la présence de terrain argileux en surface. Il n'est cependant **pas exclu que quelques sinistres s'y produisent** car il peut s'y trouver localement des placages, des lentilles intercalaires, des amas glissés en pied de pente ou des poches d'altération, de nature argileuse, non identifiés sur les

cartes géologiques à l'échelle 1/50 000, mais dont la présence peut suffire à provoquer des **désordres ponctuels**.

Méthodologie utilisée pour l'établissement de la cartographie d'aléa

1. Dans le cadre du programme de **cartographie départementale de l'aléa retrait-gonflement des argiles** conduit par le BRGM de 1997 à 2010, la donnée de départ utilisée est celle des **cartes géologiques** établies et publiées par le BRGM à l'échelle 1/50 000. Leur analyse a permis d'identifier les **formations argileuses** (au sens large), affleurantes ou sub-affleurantes, et d'en établir une cartographique numérique, homogène à l'échelle départementale. Ceci a nécessité :

- Un travail de **numérisation** et surtout d'**harmonisation** des cartes ;
- Des regroupements de formations afin d'obtenir un **document synthétique** exploitable à l'échelle départementale ;
- Des compléments ou des précisions afin d'actualiser la connaissance grâce aux informations contenues dans la Banque de données du Sous-Sol (BSS), gérée par le BRGM, ainsi que par les **bureaux d'études géotechniques ou les collectivités locales.**

2. Les formations argileuses ainsi identifiées ont ensuite fait l'objet d'une **hiérarchisation** en fonction de leur **susceptibilité vis-à-vis du phénomène de retrait-gonflement**. Celle-ci est évaluée sur la base de trois critères qui se recoupent plus ou moins :

- Leur nature lithologique (caractérisée par l'importance et la disposition des termes argileux au sein de la formation) ;
- La composition minéralogique de leur phase argileuse (la proportion de minéraux gonflants de type smectites ou interstratifiés étant estimée à partir de critères paléogéographiques et d'essais de diffractométrie aux rayons X) ;
- Leur comportement géotechnique (évalué par des essais de laboratoire parmi lesquels la valeur de bleu, l'indice de plasticité ou le retrait linéaire).

La **combinaison de ces différentes observations** a permis d'établir une **carte de susceptibilité au retrait-gonflement**

3. La carte d'aléa a ensuite été réalisée à partir de cette carte de susceptibilité en intégrant également les **sinistres**enregistrés sur le territoire du département.

Il a fallu pour cela :

- Recenser et localiser avec précision le plus grand nombre possible de sinistres survenus dans le département, afin d'obtenir une représentation statistique réaliste des probabilités d'occurrence du phénomène.
- Calculer, pour chacune des formations argileuses identifiées, une densité de sinistres qui est ramenée, pour faciliter les comparaisons, à 100 km² de surface d'affleurement réellement urbanisée.

Lors de cette étape, les taux d'urbanisation ont été pris en compte. En effet, ils peuvent présenter des disparités importantes d'un point à l'autre du département et fausser ainsi l'analyse (les sinistres étant évidemment plus nombreux dans les zones fortement urbanisées !).

Limites de validité des cartes

L'**échelle de validité** des cartes départementales d'aléa établies est celle de la donnée de base utilisée pour leur réalisation, à savoir les cartes géologiques à l'**échelle 1/50 000**. Le **degré de précision** et de **fiabilité** des cartes d'aléa est limité en partie par la qualité de l'interprétation qui a permis leur élaboration (identification et hiérarchisation des formations à composante argileuses), mais surtout par la qualité des observations qui ont permis la réalisation des cartes géologiques, point de départ de l'étude. En particulier, les **hétérogénéités lithologiques**, qui caractérisent de nombreuses formations géologiques, ne sont pas toujours bien identifiées sur les cartes actuellement disponibles.

Les cartes géologiques sont initialement levées sur des fonds topographiques à l'échelle du 1/25 000. La **précision du report des limites d'affleurement** est donc satisfaisante à l'échelle du 1/50 000. En revanche, il ne faut jamais perdre de vue qu'une carte géologique comporte une part de subjectivité liée à l'**expertise** propre de l'auteur et que, en particulier, les formations les plus superficielles peuvent faire l'objet d'interprétations diverses d'une feuille à l'autre.

Le travail d'**harmonisation et de correction** des cartes géologiques, en vue d'établir une carte départementale des formations à composante argileuse, permet de gommer une partie de ces différences d'interprétation et de rectifier certains contours pour intégrer la connaissance issue de sondages récents. Il n'en demeure pas moins que la carte ainsi élaborée reflète l'**état des connaissances** au moment de sa publication. Des investigations complémentaires permettraient probablement de corriger certaines limites d'affleurement, voire d'identifier de nouvelles poches ou plaquages argileux non représentés sur les cartes actuellement disponibles.

Ces considérations sont importantes car elles expliquent pourquoi **les cartes d'aléa** ainsi élaborées **ne peuvent** en aucun cas**prétendre refléter en tout point l'exacte nature des terrains** présents en surface ou sub-surface. En particulier il n'est pas exclu que, sur les secteurs considérés d'aléa a priori nul (qui sont présentés sans figuré spécifique sur les cartes d'aléa), se trouvent localement des **zones argileuses d'extension limitée**. Celles-ci peuvent être liées à l'altération localisée des calcaires, à des lentilles argileuses intercalées ou à des placages argileux non cartographiés, correspondant notamment à des amas glissés en pied de pente. A l'échelle de la **parcelle constructible**, elles sont en tout cas de nature à provoquer des sinistres isolés.

Inversement, il est possible que, localement, certaines parcelles situées pourtant dans un secteur dont l'aléa retrait-gonflement des argiles a été évalué globalement comme non nul soient en réalité constituées de terrains non sensibles au phénomène, voire non argileux. Ceci pourra être mis en évidence à l'occasion d'investigations géotechniques spécifiques, par exemple en prévisionà un nouveau projet d'aménagement (d'où l'intérêt de ce type d'études de sols avant construction), même si cet aléa nul n'a pu être identifié lors de la réalisation des cartes départementales d'aléa, basées, rappelons-le, sur l'état des connaissances géologiques accessibles au moment de l'étude.

Les régions les plus touchées

Depuis 1989, ce sont près de **8 500 communes françaises**, réparties dans 90 départements de France métropolitaine, qui ont été reconnues au moins une fois **en état de catastrophe naturelle** vis-à-vis du retrait-gonflement, ce qui traduit parfaitement l'ampleur du phénomène. Pourtant, certaines régions sont plus particulièrement touchées et ceci en étroite corrélation avec la nature géologique du sol. C'est le cas en particulier de la plaine de Flandres, de la partie sud du Bassin de Paris, du fossé de la Limagne, de la région d'Apt et surtout de l'ensemble des coteaux molassiques du Sud-Ouest, entre Agen et Toulouse.

Les données communiquées par le Ministère de l'Environnement en 2016 montrent que la **région parisienne** est tout particulièrement concernée par le phénomène puisque parmi les sept départements de la région Ile-de-France (hors ville de Paris) quatre font partie des dix départements français pour lesquels les coûts cumulés d'indemnisation pour des sinistres liés au retrait-gonflement sont les plus élevés. Selon ce critère, **les Yvelines** sont les plus touchées, suivies de près par la **Seine-et-Marne, l'Essonne et le Val-de-Marne**.

Les autres départements qui présentent des coûts cumulés d'indemnisation élevés suite à des sinistres liés au retrait-gonflement sont par ordre décroissant la **Haute-Garonne, les Bouches-du-Rhône, la Dordogne, la Gironde, le Tarn** et **le Tarn-et-Garonne** (où plus de 95 % des 195 communes du département ont été reconnues au moins une fois en état de catastrophe naturelle sécheresse au 06 septembre 2016).

Recommandations et réglementations

Comment construire sur un sol sensible au retrait-gonflement ?

Les **dispositions préventives** généralement prescrites pour construire sur un sol argileux sujet au phénomène de retrait-gonflement obéissent aux quelques **principes** suivants, sachant que leur mise en application peut se faire selon plusieurs techniques différentes dont le choix reste de la **responsabilité du constructeur**. Dans les communes dotées d'un **Plan de Prévention des Risques naturels** (PPR) qui prend en compte spécifiquement le phénomène de retrait-gonflement des argiles, les mesures à respecter dans chacune des zones réglementées sont celles qui sont définies par le règlement du PPR.

Les **fondations** sur semelle doivent être **suffisamment profondes** pour s'affranchir de la zone superficielle où le sol est sensible à l'évaporation. À titre indicatif, on considère que cette profondeur d'ancrage, qui doit être au moins égale à celle imposée par la mise hors gel, doit atteindre **au minimum 0,80 m en zone d'aléa faible à moyen et 1,20 m en zone d'aléa fort**. Une construction sur **vide sanitaire** ou avec **sous-sol généralisé** est préférable à un simple dallage sur terre-plein. Un radier généralisé, conçu et réalisé dans les règles de l'art, peut aussi constituer une bonne alternative à un approfondissement des fondations.

- Les fondations doivent être **ancrées** de manière **homogène** sur tout le pourtour du bâtiment (ceci vaut notamment pour les terrains en pente (où l'ancrage aval doit être au moins aussi important que l'ancrage amont) ou à sous-sol hétérogène. En particulier, les sous-sols partiels qui induisent des hétérogénéités d'ancrage sont à éviter à tout prix ;
- La **structure** du bâtiment doit être suffisamment **rigide** pour résister à des mouvements différentiels, d'où l'importance des **chaînages horizontaux** (haut et bas) et **verticaux** ;
- Deux éléments de construction accolés, fondés de manière différente ou exerçant des charges variables, doivent être désolidarisés et munis de **joints de rupture** sur toute leur hauteur pour permettre des mouvements différentiels ;
- Tout élément de nature à provoquer des **variations saisonnières d'humidité** du terrain (arbre, drain, pompage ou au contraire infiltration localisée d'eaux pluviales ou d'eaux usées) doit être **le plus éloigné possible** de la construction. On considère en particulier que l'**influence d'un arbre** s'étend jusqu'à une **distance égale à au moins sa hauteur à maturité** ;
- Sous la construction, le sol est à l'équilibre hydrique alors que tout autour il est soumis à évaporation saisonnière, ce qui tend à induire des différences de teneur en eau au droit des fondations. Pour l'éviter, il convient d'entourer la construction d'un dispositif, le plus large possible, sous forme de **trottoir périphérique** ou de **géomembrane enterrée**, qui protège sa périphérie immédiate de l'évaporation ;
- En cas de **source de chaleur** en sous-sol (chaudière notamment), les **échanges thermiques** à travers les parois doivent être **limités** par une isolation adaptée pour éviter d'aggraver la dessiccation du terrain en périphérie. Il peut être préférable de positionner de cette source de chaleur le long des murs intérieurs ;

- Les canalisations enterrées d'eau doivent pouvoir subir des mouvements différentiels sans risque de rompre, ce qui suppose notamment des raccords non fragiles (systèmes d'assouplissement) au niveau des points durs.

Quels sont les documents réglementaires qui concernent le risque des mouvements de terrain dans l'aménagement du territoire ?

Le Plan de Prévention des Risques naturels (PPR)

Créé par la loi du 2 février 1995 (article L.562-1 du Code de l'Environnement), le PPR constitue aujourd'hui l'un des instruments essentiels de l'action de l'État en matière de prévention et connaissance des risques naturels.

Le plan présente les zones à risques aux populations et aux aménageurs, ainsi qu'une réglementation sur l'utilisation des sols en tenant compte des risques naturels identifiés sur cette zone. Cette réglementation à pour but d'orienter les choix d'aménagement dans les territoires les moins exposés pour réduire les dommages aux personnes et aux biens.

Dans le cas particulier du phénomène de retrait-gonflement des argiles, les zones concernées, même soumises à un aléa considéré comme élevé, restent constructibles. La réglementation impose, dans l'essentiel, des normes de bon sens dont la mise en œuvre n'engendre qu'un surcoût relativement modique, mais dont le respect permet de réduire considérablement les désordres causés au bâti même en présence de terrains fortement sujets au phénomène de retrait-gonflement. Cette réglementation concerne essentiellement les constructions futures. Quelques consignes s'appliquent toutefois aux bâtiments existants afin de limiter les facteurs déclenchants et/ou aggravants du phénomène de retrait-gonflement. Le non-respect du règlement du PPR peut conduire à la perte du droit à l'indemnisation de sinistres déclarés, et ceci malgré la reconnaissance de l'état de catastrophe naturelle.

Le PPR peut être consultable en ligne sinon dans la préfecture de chaque Département ou la Mairie de chaque commune.

Documents d'urbanisme (SCOT, PLU) et autorisation d'urbanisme

Document d'urbanisme instauré par la loi SRU du 13 décembre 2000, le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) est l'outil de conception et de mise en œuvre d'une planification stratégique intercommunale, à l'échelle d'un large bassin de vie ou d'une aire urbaine, dans le cadre d'un projet d'aménagement et de développement durables (PADD). Le SCoT :

- détermine les orientations générales de l'organisation de l'espace et les grands équilibres entre les espaces urbains et à urbaniser et les espaces ruraux, naturels, agricoles et forestiers ;
- apprécie les incidences prévisibles de ces orientations sur l'environnement
- détermine les conditions du développement urbain dans le respect des principes et des objectifs relatifs à la prévention des risques.

Le plan local d'urbanisme intercommunal (PLUI) ou **le plan local d'urbanisme** (PLU), succède au plan d'occupation des sols (POS) et établit, à l'échelle d'un groupement de communes (EPCI) ou d'une commune, un projet global d'urbanisme et d'aménagement. Le PLU(I) fixe les règles générales et les conditions d'utilisation des sols sur le territoire considéré en veillant à l'intégration des principes de prévention des risques.

L'article R. 111-2 du Code de l'Urbanisme

Il régit la délivrance des autorisations d'urbanisme en l'absence d'un PPRN opposable aux tiers, d'application immédiate, puisque selon cet article: "Le projet peut-être refusé ou n'être accepté que sous réserve de l'observation de prescriptions spéciales s'il est de nature à porter atteinte à la salubrité ou à la sécurité publique du fait de sa situation, de ses caractéristiques, de son importance ou de son implantation à proximité d'autres installations." La décision peut s'appuyer sur des études historiques d'événements passés ou des études récentes relatives aux zones d'aléa.

Des sinistres souvent très coûteux

Un sinistre consécutif au phénomène de retrait-gonflement des argiles peut entraîner des **coûts de réparation très lourds** et peut même, dans certains cas, aboutir à la démolition de la maison lorsque les frais nécessaires à son confortement dépassent la valeur de la construction. Ces cas extrêmes restent relativement rares en France mais le nombre de maisons touchées par ce phénomène est particulièrement élevé. Ainsi au cours de l'été 2003, près de 7000 communes ont demandé une reconnaissance de l'état de catastrophe naturelle du fait du retrait-gonflement des argiles, ce qui représente plusieurs dizaines de milliers d'habitations sinistrées.

Le Ministère en charge de l'Environnement estime que les **coûts moyens** d'indemnisation d'un sinistre retrait-gonflement sont de l'**ordre de 15 000 € par maison** (Commissariat Général au Développement Durable), mais ce montant s'avère très variable d'un sinistre à l'autre. Dans certains cas, il est possible de supprimer à moindre frais la cause principale des désordres (par exemple en arrachant un arbre trop proche) puis de procéder au rebouchage des fissures (avec un enduit souple) une fois que l'état hydrique du sol a retrouvé son équilibre.

Dans de nombreux cas cependant, il est nécessaire de procéder à des **reprises en sous-œuvre** (par micro-pieux), ce qui entraîne des coûts d'intervention qui atteignent **plusieurs dizaines de milliers d'euros**.

De surcroît, des réparations aussi lourdes sont relativement traumatisantes pour les occupants de la maison qui doivent parfois être relogés temporairement pendant la durée des travaux. Enfin, ce type d'intervention n'est généralement effectué qu'après une période plus ou moins longue, rendue nécessaire non seulement par la **procédure administrative d'indemnisation** (attente de la reconnaissance de l'état de catastrophe naturelle puis expertises) mais surtout pour permettre aux experts d'**observer l'évolution des fissures** afin de bien comprendre l'origine du phénomène et de laisser le sol retourner dans un état d'équilibre hydrique favorable à la réalisation des travaux. L'analyse détaillée, avec intervention d'un **bureau d'études géotechniques**spécialisé, des **causes du sinistre** est en effet indispensable à ce stade pour permettre de proposer des **solutions de confortement adaptées et durables**. Mais une telle **attente** se révèle souvent difficile à vivre pour les occupants de la maison, confrontés aux problèmes d'infiltrations à travers les murs extérieurs et parfois de **blocage** des portes et des fenêtres.

Pourtant, on sait parfaitement construire sur des sols argileux sujets au phénomène de retrait-gonflement et ceci moyennant le respect de règles constructives relativement simples qui n'entraînent pas de surcoût majeur sur les constructions. Il est donc fondamental de savoir identifier avant construction la présence éventuelle d'argile gonflante au droit de la parcelle, afin de prendre en compte ce paramètre lors de la mise en œuvre du projet.

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

ministère
des Transports
de l'Équipement
du Tourisme et
de la Mer

dgac

direction générale
de l'Aviation civile

**service technique
de l'Aviation civile**

département
Aménagement, Capacité,
Environnement

Péril aviaire

Principales cultures non ou faiblement attractives pour les oiseaux conseillées sur les aérodromes métropolitains

_____

Cultures non attractives (fortement recommandées) :

◆ la plupart des cultures sarclées, c'est-à-dire :

- betterave fourragère ou sucrière,
- pommes de terre, carottes de plein champ, raves, choux, …

◆ les cultures maraîchères :

- céleri, tomates, navet, poireau, haricots, radis, asperges, persil, oignons.

◆ le lin, le soja, le sorgho ,l'avoine, le pavot-oeillette ,la chicorée

◆ les cultures florales et l'horticulture,

◆ prés et pelouses composés de graminées uniquement.

Cultures moyennement attractives :

- blé de printemps, orge de printemps (escourgeons) en traitant les semences avec un répulsif anti oiseaux et en choisissant les variétés naines pour éviter la verse ;
- blé d'hiver et orge d'hiver, colza :sur les aérodromes sans pigeons !

-demander aux agriculteurs de labourer et de moissonner de nuit

-dans les 15 jours qui suivent les récoltes ,déchaumer et labourer pour enfouir les graines

Centre de Toulouse
1, avenue du Docteur Maurice
Grynfogel
BP 53584
31 035 Toulouse Cedex
téléphone : 05 62 14 55 00
télécopie : 05 62 14 54 66
francois.giannone@aviation-
civile.gouv.fr

Nov 2007-

ministère
des Transports
de l'Équipement
du Tourisme et
de la Mer

direction générale
de l'Aviation civile

**service technique
de l'Aviation civile**

département
Aménagement, Capacité,
Environnement

Péril aviaire

Principales plantes décoratives déconseillées sur les aérodromes

Plantes ornementales

- les épines-vinettes (berberis de toutes espèces),
- les mahonia (mahonia acquifolium etc …)
- les vignes sauvages (vitis, ampelopsis, etc …)
- le houx (ilex acquaifolium)
- les rosacées à baies ou fruits de façon générale notamment :
    - les ronces et framboisiers (rubus de toutes espèces)
    - les merisiers (prunus avium)
    - les pruniers (prunus divers)
    - le prunelier (prunus spinosa)
    - les sorbiers (sorbus avium et autres)
    - les alisiers (aria terminalis et autres)
    - les aubépines (crataegus oxycantha, cococcinéa, etc …)
    - les pyracantha (cratelgus pyracantha divers)
    - les lauriers (cerasus)
    - les cononeasters (cotoneaster angustifolia, C. vulgaris pannosa, etc…)
    - les lierres (hedera helix, etc…)
    - les sureaux (sambucus nigra, etc…)
    - les arbousiers (arbutus unedo A et C)
    - l'if (taxus baccata)
    - les genévriers (juniperus communis, etc…)

Il convient de supprimer le gui (viscum album) sur les arbres parasités.

Arbres

- les saules (salix sp.)
- le robinier (pseudacacia)
- le sophora japonica

Eviter les plantations trop denses (maxima : 600 à 800 tiges/ha), diversifier les plantations (alterner feuillus, conifères).

Centre de Toulouse
1, avenue du Docteur Maurice
Grynfogel
BP 53584
31 035 Toulouse Cedex
téléphone : 05 62 14 55 00
télécopie : 05 62 14 54 66
francois.giannone@aviation-
civile.gouv.fr

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
PRÉFET DE L'ESSONNE

DIRECTION DÉPARTEMENTALE
DES TERRITOIRES
Service Environnement

ARRÊTÉ n° 2018 – DDT – SE – N° 489 du 20 décembre 2018 portant approbation des cartes de bruit stratégiques relatives aux grandes infrastructures routières départementales, nationales et autoroutières (concédées et non concédées) dont le trafic annuel est supérieur à 3 millions de véhicules dans le département de l'Essonne (3e échéance)

LE PRÉFET DE L'ESSONNE
Chevalier de la Légion d'Honneur
Officier de l'Ordre National du Mérite

VU la directive 2002/49/CE du Parlement européen et du Conseil de l'Union Européenne du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement, modifiée par la directive (UE) 2015/996 du 19 mai 2015, établissant les méthodes communes d'évaluation du bruit ;

VU le code de l'environnement, parties législative et réglementaire, notamment les articles L. 572-1 à L.572-5 et R. 572-1 à R. 572-7 ;

VU l'arrêté ministériel du 4 avril 2006 relatif à l'établissement des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement ;

VU la note en date du 22 décembre 2016 relative à l'organisation et au financement du réexamen et le cas échéant de la révision des cartes de bruit et plans de prévention du bruit dans l'environnement des grandes infrastructures de transport terrestre (2017-2018) – 3e échéance ;

VU l'arrêté préfectoral n°2010-DDT-SE n°1121 du 14 octobre 2010 portant approbation des cartes stratégiques de bruit relatives aux grandes infrastructures routières, autoroutières et ferroviaires sur le département de l'Essonne ;

VU l'arrêté préfectoral n°2014-DDT-SE n°322 du 12 août 2014 portant approbation des cartes de bruit stratégiques relatives aux grandes infrastructures routières et autoroutières sur le département de l'Essonne ;

VU le décret du 27 avril 2018, portant nomination de Monsieur Jean-Benoît ALBERTINI, préfet hors classe, en qualité de préfet de l'Essonne ;

VU le décret n°2004-374 du 29 avril 2004 relatif aux pouvoirs des préfets, à l'organisation et à l'action des services de l'État dans les régions et départements ;

VU le courrier d'Autoroute Paris-Rhin-Rhône (APRR) du 12 juillet 2018 relatif à la reconduction des cartes de bruit existantes ;

VU les données communiquées par le Centre d'Études et d'Expertise sur les Risques, l'Environnement, la Mobilité et l'Aménagement, dans le cadre du réexamen, et le cas échéant de la révision des cartes de bruit des réseaux routier national et autoroutier ;

VU les données communiquées par Bruitparif, dans le cadre du réexamen, et le cas échéant de la révision des cartes de bruit du réseau routier départemental ;

CONSIDÉRANT que l'évaluation du bruit dans l'environnement aux abords des grandes infrastructures de transports se fait par l'élaboration de cartes de bruit stratégiques en application de la directive n° 2002/49/CE susvisée ;

CONSIDÉRANT qu'il y a lieu, conformément à l'article L. 572-5 du code de l'environnement, de réexaminer, et le cas échéant, de réviser, les cartes de bruit stratégiques, au moins tous les cinq ans ;

CONSIDÉRANT que ce réexamen conduit, selon le cas, à réviser ou reconduire les cartes précédemment élaborées pour les infrastructures routières dont le trafic annuel est supérieur à 3 millions de véhicules.

CONSIDÉRANT que les gestionnaires des réseaux routiers départemental, national et autoroutier concédé et non concédé, ont indiqué des évolutions de trafic dans le département de l'Essonne ;

CONSIDÉRANT que des protections acoustiques ont été réalisées sur le réseau routier national dans le département de l'Essonne ;

CONSIDÉRANT que le gestionnaire APRR du réseau autoroutier concédé indique qu'aucune évolution sensible du trafic n'a été constatée dans le département de l'Essonne depuis l'arrêté préfectoral n°2014-DDT-SE n°322 du 22 août 2014 ;

SUR proposition de Monsieur le directeur départemental des territoires de l'Essonne :

ARRÊTE :

ARTICLE 1 :
Les cartes de bruit des grandes infrastructures des réseaux routiers départemental, national et autoroutier (concédé et non concédé) dont le trafic annuel est supérieur à 3 millions de véhicules sont approuvées.

ARTICLE 2 :
Ces cartes ont pour objet l'évaluation du bruit émis dans l'environnement aux abords des infrastructures des réseaux routiers départemental, national et autoroutier (concédé et non concédé) visées à l'article 1. Elles comportent un ensemble de représentations graphiques et de données numériques. Elles sont établies au moyen des indicateurs de niveau sonore L_{den} et L_n.

La valeur de l'indice de bruit L_{den}, exprimée en décibels pondérés A (dB(A)), représente le niveau d'exposition totale au bruit. Elle résulte d'un calcul pondéré prenant en compte les niveaux sonores moyens déterminés sur l'ensemble des périodes de jour (6h-18h), de soirée (18h-22h) et de nuit (22h-6h) d'une année.

La valeur de l'indice de bruit L_n, exprimée en décibels pondérés A (dB(A)), représente le niveau d'exposition au bruit en période de nuit (22h-6h). Elle correspond au niveau sonore moyen déterminé sur l'ensemble des périodes de nuit d'une année.

ARTICLE 3 :
Ces cartes de bruit comprennent :

- Un résumé non technique pour chaque gestionnaire d'infrastructures présentant les principaux résultats de l'évaluation réalisée, l'exposé sommaire de la méthodologie employée pour son élaboration ainsi que des tableaux de données fournissant une estimation du nombre de personnes vivant dans les bâtiments d'habitation et du nombre d'établissements d'enseignement et de santé situés dans les zones exposées au bruit ;

- Des documents graphiques, établis au 1/25 000, représentant :
  - des cartes de type A localisant les zones exposées au bruit, à l'aide de courbes isophones de l'indicateur de niveau sonore L_{den}, allant de 55 dB(A) à 75 dB(A) et plus, par pas de 5 dB(A) pour les sources de bruit provenant des grandes infrastructures des réseaux routiers départemental, national et autoroutier ;
  - des cartes de type A localisant les zones exposées au bruit, à l'aide de courbes isophones de l'indicateur de niveau sonore L_n, allant de 50 dB(A) à 70 dB(A) et plus, par pas de 5 dB(A) pour les sources de bruit provenant des grandes infrastructures des réseaux routiers départemental, national et autoroutier ;
  - une carte de types B localisant les secteurs affectés par le bruit, tels que désignés par le classement sonore des infrastructures de transport terrestre, en application de l'article L.571 - 10 du code de l'environnement ;
  - des cartes de type C localisant les courbes isophones des zones où les seuils sont dépassés, avec un indicateur L_{den} supérieur à 68 dB (A) pour les grandes infrastructures des réseaux routiers départemental, national et autoroutier ;
  - des cartes de type C localisant les courbes isophones des zones où les seuils sont dépassés, avec un indicateur L_n supérieur à 62 dB (A) pour les grandes infrastructures des réseaux routiers départemental, national et autoroutier.

ARTICLE 4 : Consultation des documents

Les cartes de bruit stratégiques et les informations qu'elles contiennent sont mises en ligne sur le site Internet de la Préfecture de l'Essonne à l'adresse : http://www.essonne.gouv.fr/Politiques-publiques/Environnement-risques-naturels-et-technologiques/Bruit/Bruit-des-infrastructures-de-transport-terrestre

Elles sont également tenues à la disposition du public à la Direction Départementale des Territoires de l'Essonne – Service Environnement, Boulevard de France – 91 012 Évry cedex.

ARTICLE 5 : Notification

Le présent arrêté sera transmis :

- au Ministère de la Transition Écologique et Solidaire, DGPR-Mission Bruit ;
- à la Direction Régionale et Interdépartementale de l'Équipement et de l'Aménagement ;
- à la Direction d'Autoroute Paris-Rhin-Rhône (APRR) ;
- à la Direction de COFIROUTE, société de VINCI Autoroutes
- au Président du Conseil Départemental de l'Essonne ;
- aux Présidents des Établissements Publics de Coopération Intercommunale concernés et compétents en matière de lutte contre les nuisances sonores[1] ;
- aux Maires des communes concernées[2] .

1 T12 Val de Bièvres Seine Amont Grand Orly, Communautés d'Agglomération Versailles Grand Parc, Communauté Paris Saclay, Cœur d'Essonne Agglomération, Val d'Yerres Val de Seine, Grand Paris Sud Seine Essonne Sénart, Etampois Sud Essonne, et, Communautés de Communes Pays de Limours, Dourdannais en Hurepoix, entre Juine et Rémarde et Val d'Essonne et Les Deux Vallées.

2 Angerville, Angervilliers, Arpajon, Athis-mons, Auvernaux, Auvers-Saint-George, Avrainville, Ballainvilliers, Ballancourt-sur-Essonne, Baulne, Bièvres, Boissy-sous-Saint-Yon, Bondoufle, Boussy-Saint-Antoine, Brétigny-sur-Orge, Breuillet, Breux-Jouy, Briis-sous-Forges, Brunoy, Bruyères-le-Châtel, Bures-sur-Yvette, Cerny, Chamarande, Champlan, Cheptainville, Chilly-Mazarin, Corbeil-Essonnes, Courcouronnes, Crosne, Dourdan, Draveil, Echarcon, Egly, Epinay-sous-Sénart, Epinay-sur-Orge, Etampes, Etiolles, Etrechy, Evry, Fleury-Mérogis, Fontenay-les-Briis, Fontenay-le-Vicomte, Forges-les-Bains, Gif-sur-Yvette, Gometz-la-Ville, Gometz-le-Châtel, Grigny, Guibeville, Guillerval, Igny, Janvry, Juvisy-sur-Orge, La ferté-Alais, La Norville, La ville-du-bois, Lardy, Le Coudray-Monceaux, Le Plessis-Paté, Les Ulis, Leudeville, Leuville-sur-Orge, Limours, Linas, Lisses, Longjumeau, Longpont-sur-Orge Marcoussis, Marolles-en-Hurepoix, Massy, Mauchamps, Mennecy, Milly-la-Forêt, Monnerville, Montgeron, Montlhéry, Morangis, Morigny-Champigny, Morsang-sur-Orge, Nainville-les-Roches, Nozay, Ollainville, Ormoy, Orsay, Palaiseau, Paray-Vieille-Poste, Quincy-sous-Sénart, Ris-Orangis, Saclas, Saclay, Saint-Aubin, Saint-Chéron, Saint-Cyr-sous-Dourdan, Sainte-Geneviève-des-Bois, Saint-Germain-les-Arpajon, Saint-Germain-les-Corbeil, Saint-Jean-de-Beauregard, Saint-Michel-sur-Orge, Saint-Pierre-du-Perray, Saintry-sur-Seine, Saint-Vrain, Saulx-les-Chartreux, Savigny-sur-Orge, Soisy-sur-Ecole, Soisy-sur-Seine, Tigery, Vaugrigneuse, Vauhallan, Verrières-le-Buisson, Vert-le-Grand, Vert-le-Petit, Vigneux-sur-Seine, Villabé, Villebon-sur-Yvette, Villejust, Villemoisson-sur-Orge, Villiers-le-Bâcle, Villiers-sur-Orge, Viry-Châtillon, Wissous, Yerres.

ARTICLE 6 :
L'arrêté préfectoral n°2010-DDT-SE n°1121 du 14 octobre 2010 et l'arrêté préfectoral n°2014- DDT- SE n°322 du 12 août 2014 sont abrogés.

ARTICLE 7 :
Le présent arrêté peut faire l'objet d'un recours contentieux devant le Tribunal Administratif de Versailles, dans un délai de deux mois à compter de sa publication.
Le recours contentieux peut être fait notamment de manière dématérialisée par voie électronique (https://www.telerecours.fr/).

ARTICLE 8 :
Le présent arrêté sera publié au recueil des actes administratifs de la Préfecture de l'Essonne.

Le secrétaire général de la préfecture de l'Essonne, le sous-préfet de l'arrondissement d'Évry, le sous-préfet de Palaiseau, la sous-préfète d'Étampes et le directeur départemental des territoires sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté.

Jean-Benoît ALBERTINI

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
PRÉFET DE L'ESSONNE

DIRECTION DÉPARTEMENTALE
DES TERRITOIRES
Service Environnement

ARRÊTÉ n° 2019 – DDT – SE – N°114 du 26 février 2019
portant approbation des cartes de bruit stratégiques relatives aux grandes infrastructures routières du réseau communal dont le trafic annuel est supérieur à 3 millions de véhicules dans le département de l'Essonne
(3e échéance)

LE PRÉFET DE L'ESSONNE
Chevalier de la Légion d'Honneur
Officier de l'Ordre National du Mérite

VU la directive 2002/49/CE du Parlement européen et du Conseil de l'Union Européenne du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement, modifiée par la directive (UE) 2015/996 du 19 mai 2015, établissant les méthodes communes d'évaluation du bruit ;

VU le code de l'environnement, parties législative et réglementaire, notamment les articles L. 572-1 à L.572-5 et R. 572-1 à R. 572-7 ;

VU l'arrêté ministériel du 4 avril 2006 relatif à l'établissement des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement ;

VU la note en date du 22 décembre 2016 relative à l'organisation et au financement du réexamen et le cas échéant de la révision des cartes de bruit et plans de prévention du bruit dans l'environnement des grandes infrastructures de transport terrestre (2017-2018) – 3e échéance ;

VU l'arrêté préfectoral n°2010-DDT-SE n°1121 du 14 octobre 2010 portant approbation des cartes stratégiques de bruit relatives aux grandes infrastructures routières, autoroutières et ferroviaires sur le département de l'Essonne ;

VU l'arrêté préfectoral n°2014-DDT-SE n°322 du 12 août 2014 portant approbation des cartes de bruit stratégiques relatives aux grandes infrastructures routières et autoroutières sur le département de l'Essonne ;

VU le décret du 27 avril 2018, portant nomination de Monsieur Jean-Benoît ALBERTINI, préfet hors classe, en qualité de préfet de l'Essonne ;

VU le décret n°2004-374 du 29 avril 2004 relatif aux pouvoirs des préfets, à l'organisation et à l'action des services de l'État dans les régions et départements ;

VU les données communiquées par Bruitparif révélant un trafic annuel supérieur à 3 millions de véhicules sur le réseau routier communal ;

CONSIDÉRANT que l'évaluation du bruit dans l'environnement aux abords des grandes infrastructures de transports se fait par l'élaboration de cartes de bruit stratégiques en application de la directive n° 2002/49/CE susvisée ;

CONSIDÉRANT qu'il y a lieu, conformément à l'article L. 572-5 du code de l'environnement, de réaliser les cartes de bruit stratégiques.

SUR proposition de Monsieur le directeur départemental des territoires de l'Essonne :

ARRÊTE :

ARTICLE 1 :
Les cartes de bruit des grandes infrastructures du réseau communal dont le trafic annuel est supérieur à 3 millions de véhicules sont approuvées.

ARTICLE 2 :
Ces cartes ont pour objet l'évaluation du bruit émis dans l'environnement aux abords des infrastructures du réseau communal visées à l'article 1. Elles comportent un ensemble de représentations graphiques et de données numériques. Elles sont établies au moyen des indicateurs de niveau sonore L_{den} et L_n.

La valeur de l'indice de bruit L_{den}, exprimée en décibels pondérés A (dB(A)), représente le niveau d'exposition totale au bruit. Elle résulte d'un calcul pondéré prenant en compte les niveaux sonores moyens déterminés sur l'ensemble des périodes de jour (6h-18h), de soirée (18h-22h) et de nuit (22h-6h) d'une année.

La valeur de l'indice de bruit L_n, exprimée en décibels pondérés A (dB(A)), représente le niveau d'exposition au bruit en période de nuit (22h-6h). Elle correspond au niveau sonore moyen déterminé sur l'ensemble des périodes de nuit d'une année.

ARTICLE 3 :
Ces cartes de bruit comprennent :

- Un résumé non technique présentant les principaux résultats de l'évaluation réalisée, l'exposé sommaire de la méthodologie employée pour son élaboration ainsi que des tableaux de données fournissant une estimation du nombre de personnes vivant dans les bâtiments d'habitation et du nombre d'établissements d'enseignement et de santé situés dans les zones exposées au bruit ;
- Des documents graphiques, établis au 1/25 000, représentant :
  - des cartes de type A localisant les zones exposées au bruit, à l'aide de courbes isophones de l'indicateur de niveau sonore L_{den}, allant de 55 dB(A) à 75 dB(A) et plus, par pas de 5 dB(A) pour les sources de bruit provenant des grandes infrastructures du réseau communal ;
  - des cartes de type A localisant les zones exposées au bruit, à l'aide de courbes isophones de l'indicateur de niveau sonore L_n, allant de 50 dB(A) à 70 dB(A) et plus, par pas de 5 dB(A) pour les sources de bruit provenant des grandes infrastructures du réseau communal ;
  - une carte de types B localisant les secteurs affectés par le bruit, tels que désignés par le classement sonore des infrastructures de transport terrestre, en application de l'article L.571 - 10 du code de l'environnement ;
  - des cartes de type C localisant les courbes isophones des zones où les seuils sont dépassés, avec un indicateur L_{den} supérieur à 68 dB (A) pour les grandes infrastructures du réseau communal ;
  - des cartes de type C localisant les courbes isophones des zones où les seuils sont dépassés, avec un indicateur L_n supérieur à 62 dB (A) pour les grandes infrastructures du réseau communal.

ARTICLE 4 : Consultation des documents

Les cartes de bruit stratégiques et les informations qu'elles contiennent sont mises en ligne sur le site Internet de la Préfecture de l'Essonne à l'adresse : http://www.essonne.gouv.fr/Politiques-publiques/Environnement-risques-naturels-et-technologiques/Bruit/Bruit-des-infrastructures-de-transport-terrestre

Elles sont également tenues à la disposition du public à la Direction Départementale des Territoires de l'Essonne – Service Environnement, Boulevard de France – 91 012 Évry cedex.

ARTICLE 5 : Notification

Le présent arrêté sera transmis :

- au Ministère de la Transition Écologique et Solidaire, DGPR-Mission Bruit ;
- aux Présidents des Établissements Publics de Coopération Intercommunale concernés et compétents en matière de lutte contre les nuisances sonores[1] ;
- aux Maires des communes concernées[2] .

ARTICLE 6 :

Le présent arrêté peut faire l'objet d'un recours gracieux auprès de l'auteur de l'acte dans les deux mois suivant la notification de la décision considérée, le silence gardé par l'administration pendant plus de deux mois sur la demande de recours gracieux emportant décision implicite de rejet qui peut elle-même être déférée au tribunal administratif de Versailles dans un délai de deux mois.

Le présent arrêté peut faire l'objet d'un recours contentieux devant le Tribunal Administratif de Versailles, dans un délai de deux mois à compter de sa publication, le délai de recours gracieux étant interruptif du délai de recours contentieux. Le recours contentieux peut être fait notamment de manière dématérialisée par voie électronique (https://www.telerecours.fr/).

ARTICLE 7 :

Le présent arrêté sera publié au recueil des actes administratifs de la Préfecture de l'Essonne.

Le secrétaire général de la préfecture de l'Essonne, le sous-préfet de l'arrondissement d'Évry, le sous-préfet de Palaiseau et le directeur départemental des territoires sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté.

Le Préfet,

Jean-Benoît ALBERTINI

1 T12 Val de Bièvres Seine Amont Grand Orly, Communautés d'Agglomération Communauté Paris Saclay, Cœur d'Essonne Agglomération, Val d'Yerres Val de Seine et Grand Paris Sud Seine Essonne Sénart.

2 Athis-mons, Bondoufle, Corbeil-Essonnes, Courcouronnes, Draveil, Evry, Fleury-Mérogis, Juvisy-sur-Orge, Le Plessis-Paté, Lisses, Massy, Palaiseau, Paray-Vieille-Poste, Ris-Orangis, Savigny-sur-Orge, Vigneux-sur-Seine, Villabé, Viry-Châtillon.

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
PRÉFET DE L'ESSONNE

DIRECTION DÉPARTEMENTALE
DES TERRITOIRES
Service Environnement

ARRÊTÉ n° 2019 – DDT – SE - 130 du 18 mars 2019
portant approbation du Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement
des infrastructures ferroviaires dont le trafic annuel est supérieur à 30 000 passages de trains
dans le département de l'Essonne
(troisième échéance de la directive européenne n°2002/49/CE)

LE PRÉFET DE L'ESSONNE
Chevalier de la Légion d'Honneur
Officier de l'Ordre National du Mérite

VU la directive 2002/49/CE du Parlement européen et du Conseil de l'Union Européenne du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement, modifiée par la directive (UE) 2015/996 du 19 mai 2015, établissant les méthodes communes d'évaluation du bruit ;

VU le code de l'environnement, parties législative et réglementaire, notamment les articles L. 572-1 à L.572-11 et R. 572-1 à R. 572-11 ;

VU le décret n°2004-374 du 29 avril 2004 relatif aux pouvoirs des préfets, à l'organisation et à l'action des services de l'État dans les régions et départements ;

VU le décret du 27 avril 2018, portant nomination de Monsieur Jean-Benoît ALBERTINI, préfet hors classe, en qualité de préfet de l'Essonne ;

VU l'arrêté ministériel du 4 avril 2006 relatif à l'établissement des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement ;

VU la note technique du 21 septembre 2018 relative à l'arrêt et la publication des cartes de bruit et plans de prévention du bruit dans l'environnement pour l'échéance 3 ;

VU l'arrêté préfectoral n°2018-DDT-SE n°300 du 31 juillet 2018 portant approbation des cartes stratégiques de bruit relatives aux infrastructures ferroviaires de la Régie Autonome des Transports Parisiens dont le trafic annuel est supérieur à 30 000 passages de trains sur le département de l'Essonne ;

VU l'arrêté préfectoral n°2018-DDT-SE n°326 du 14 août 2018 portant approbation des cartes de bruit stratégiques relatives aux infrastructures ferroviaires SNCF Réseau dont le trafic annuel est supérieur à 30 000 passages de trains sur le département de l'Essonne ;

VU la consultation du public sur le projet de Plan de Prévention du Bruit dans l'environnement des infrastructures ferroviaires dans le département de l'Essonne dont le trafic annuel est supérieur à 30 000 passages de trains, organisée du 21 novembre 2018 au 21 janvier 2019 ;

VU les réponses apportées aux observations formulées par le public dans le bilan de la consultation annexé au Plan de Prévention du Bruit dans l'environnement des infrastructures ferroviaires dans le département de l'Essonne ;

CONSIDÉRANT que l'évaluation et la gestion du bruit dans l'environnement aux abords des grandes infrastructures de transports se fait par l'élaboration de cartes de bruit stratégiques et d'un plan de prévention du bruit dans l'environnement en application de la directive n° 2002/49/CE susvisée ;

CONSIDÉRANT qu'il y a lieu, conformément à l'article L. 572-7 du code de l'environnement, de réaliser les plans de prévention du bruit dans l'environnement.

SUR proposition de Monsieur le directeur départemental des territoires de l'Essonne :

ARRÊTE :

ARTICLE 1 :

Le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) des infrastructures ferroviaires dont le trafic annuel est supérieur à 30 000 passages de trains dans le département de l'Essonne, annexé au présent arrêté, est approuvé.
Il a été établi en application de la troisième échéance de la directive européenne n°2002/49/CE et fondé sur les cartes de bruit stratégiques (CBS) approuvées le 31 juillet 2018 pour les infrastructures ferroviaires de la Régie Autonome des Transports Parisiens et le 14 août 2018 pour les infrastructures ferroviaires SNCF-Réseau.

ARTICLE 2 :

Le PPBE définit notamment les mesures prévues pour les 5 années à venir pour prévenir ou réduire le bruit dans l'environnement. Il comporte un résumé non technique.

ARTICLE 3 : Consultation des documents

Le PPBE et les résultats de la consultation du public sont mis en ligne sur le site Internet de la Préfecture de l'Essonne à l'adresse : http://www.essonne.gouv.fr/Politiques-publiques/Environnement-risques-naturels-et-technologiques/Bruit/Bruit-des-infrastructures-de-transport-terrestre/Cartes-strategiques-de-bruit-et-plans-de-prevention/Les-plans-de-prevention-du-bruit-dans-l-environnement-PPBE
Ils sont également tenus à la disposition du public à la Direction Départementale des Territoires de l'Essonne – Service Environnement, Boulevard de France – 91 012 Évry cedex.

ARTICLE 4 : Notification

Le présent arrêté sera transmis :

- au Ministère de la Transition Écologique et Solidaire, DGPR-Mission Bruit ;
- à SNCF-Réseau ;
- à la Régie Autonome des Transports Parisiens ;
- aux Présidents des Établissements Publics de Coopération Intercommunale concernés et compétents en matière de lutte contre les nuisances sonores[1] ;
- aux Maires des communes concernées[2] .

1 T12 Val de Bièvres Seine Amont Grand Orly, Communautés d'Agglomération Communauté Paris Saclay, Cœur d'Essonne Agglomération, Val d'Yerres Val de Seine et Grand Paris Sud Seine Essonne Sénart.

2 Angerville, Angervilliers, Arpajon, Bièvres, Athis-Mons, Boussy-Saint-Antoine, Brétigny-sur-Orge, Breuillet, Breux-Jouy, Briis-sous-Forges, Brunoy, Bures-sur-Yvette, Chamarande, Champlan, Cheptainville, Chilly-Mazarin, Corbeil-Essonnes, Dourdan, Egly, Epinay-sous-Sénart, Epinay-sur-Orge, Etampes, Etrechy, Evry, Forges-les-Bains, Guillerval, Igny, Gif-sur-Yvette, Grigny, Janvry, Juvisy-sur-Orge, La Norville, Lardy, Longjumeau, Marcoussis, Marolles-en-Hurepoix, Massy, Monnerville, Montgeron, Morigny-Champigny, Orsay, Palaiseau, Paray-Vieille-Poste, Quincy-sous-Sénart, Ris-Orangis, Roinville, Saint-Chéron, Sainte-Geneviève-des-Bois, Saint-Germian-lès-Arpajon, Saint-Jean-de-Beauregard, Saint-Michel-sur-Orge, Savigny-sur-Orge, Sermaise, Vaugrigneuse, Verrières-le-Buisson, Vigneux-sur-Seine, Villebon-sur-Yvette, Villemoisson-sur-Orge, Viry-Châtillon, Wissous, Yerres.

ARTICLE 6 :

Le présent arrêté peut faire l'objet d'un recours gracieux auprès de l'auteur de l'acte dans les deux mois suivant la notification de la décision considérée, le silence gardé par l'administration pendant plus de deux mois sur la demande de recours gracieux emportant décision implicite de rejet qui peut elle-même être déférée au tribunal administratif de Versailles dans un délai de deux mois.

Le présent arrêté peut faire l'objet d'un recours contentieux devant le Tribunal Administratif de Versailles, dans un délai de deux mois à compter de sa publication, le délai de recours gracieux étant interruptif du délai de recours contentieux. Le recours contentieux peut être fait notamment de manière dématérialisée par voie électronique (https://www.telerecours.fr/).

ARTICLE 7 :

Le secrétaire général de la préfecture de l'Essonne, le sous-préfet de l'arrondissement d'Evry, le sous-préfet de Palaiseau, le sous-préfet d'Étampes, le directeur départemental des territoires et les maires des communes visées à l'article 4 sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté.

Le Préfet

Jean-Benoît ALBERTINI

Essonne
LE DÉPARTEMENT

essonne.fr

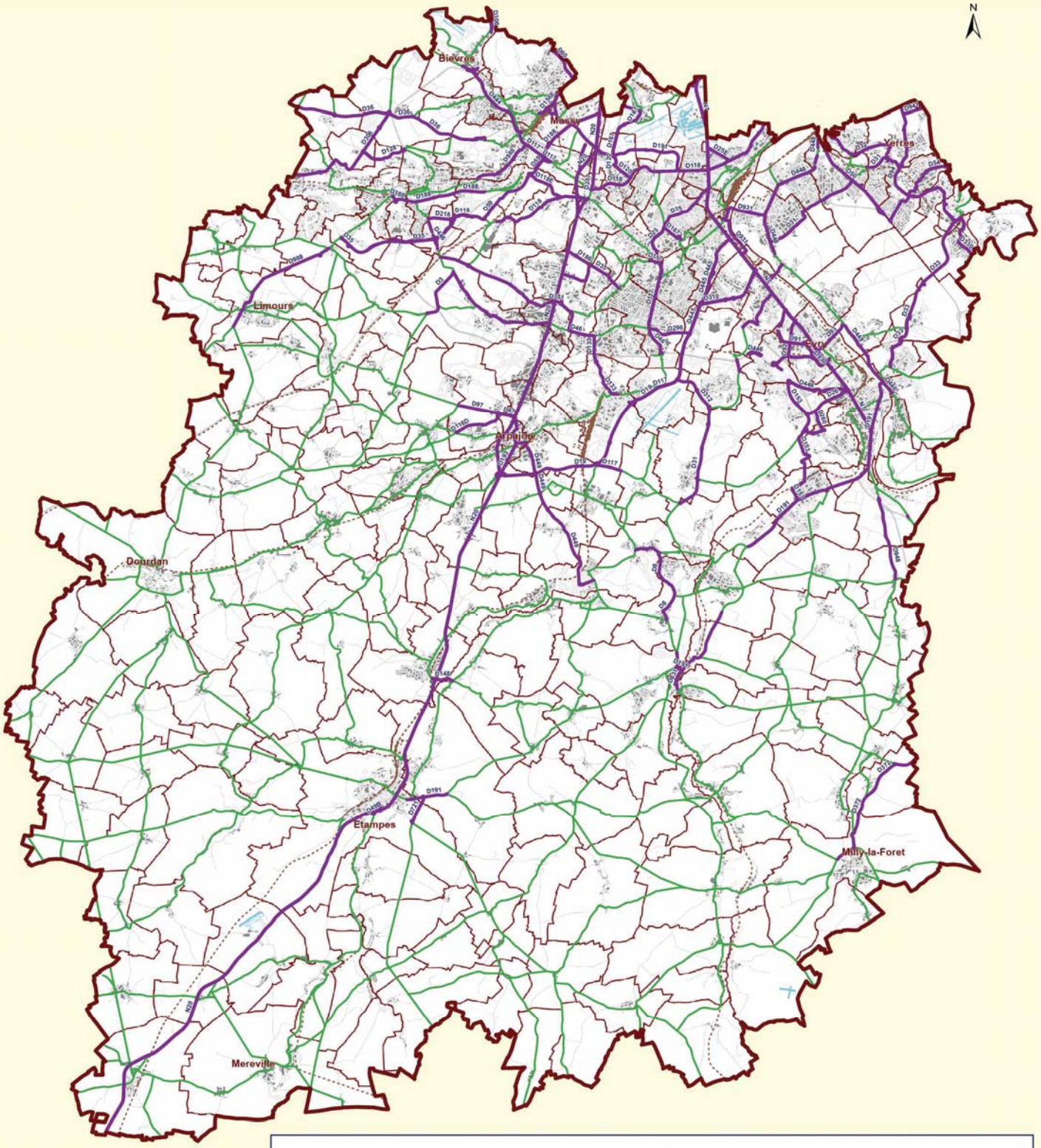
Plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE)

Annexes cartographiques

Routes de compétence départementale
de plus de **3 millions** de véhicules par an

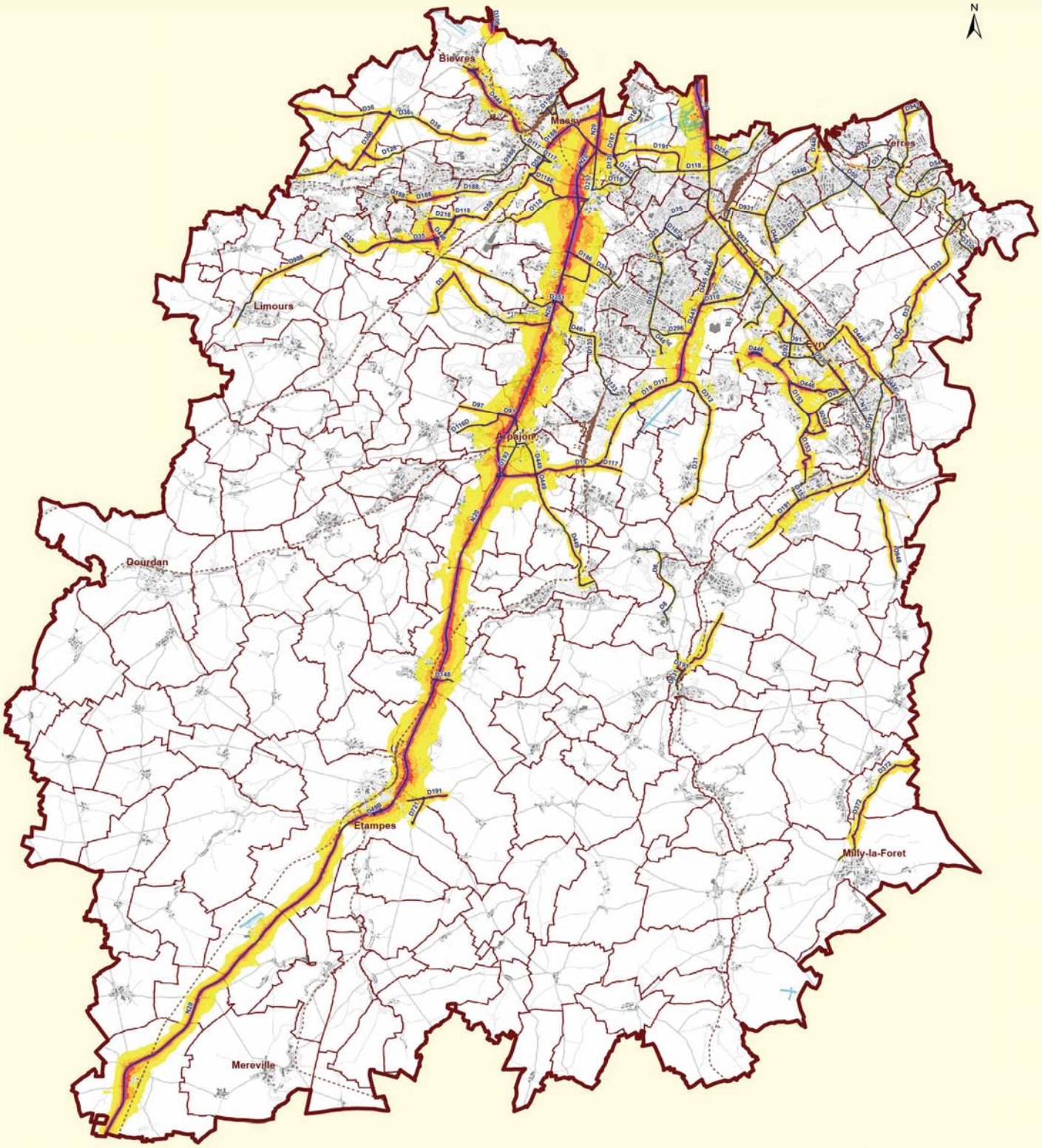
Essonne
LE DÉPARTEMENT

ANNEXE 1 :
Carte du réseau des routes départementales (RD) de plus de 3 millions de véhicules par an



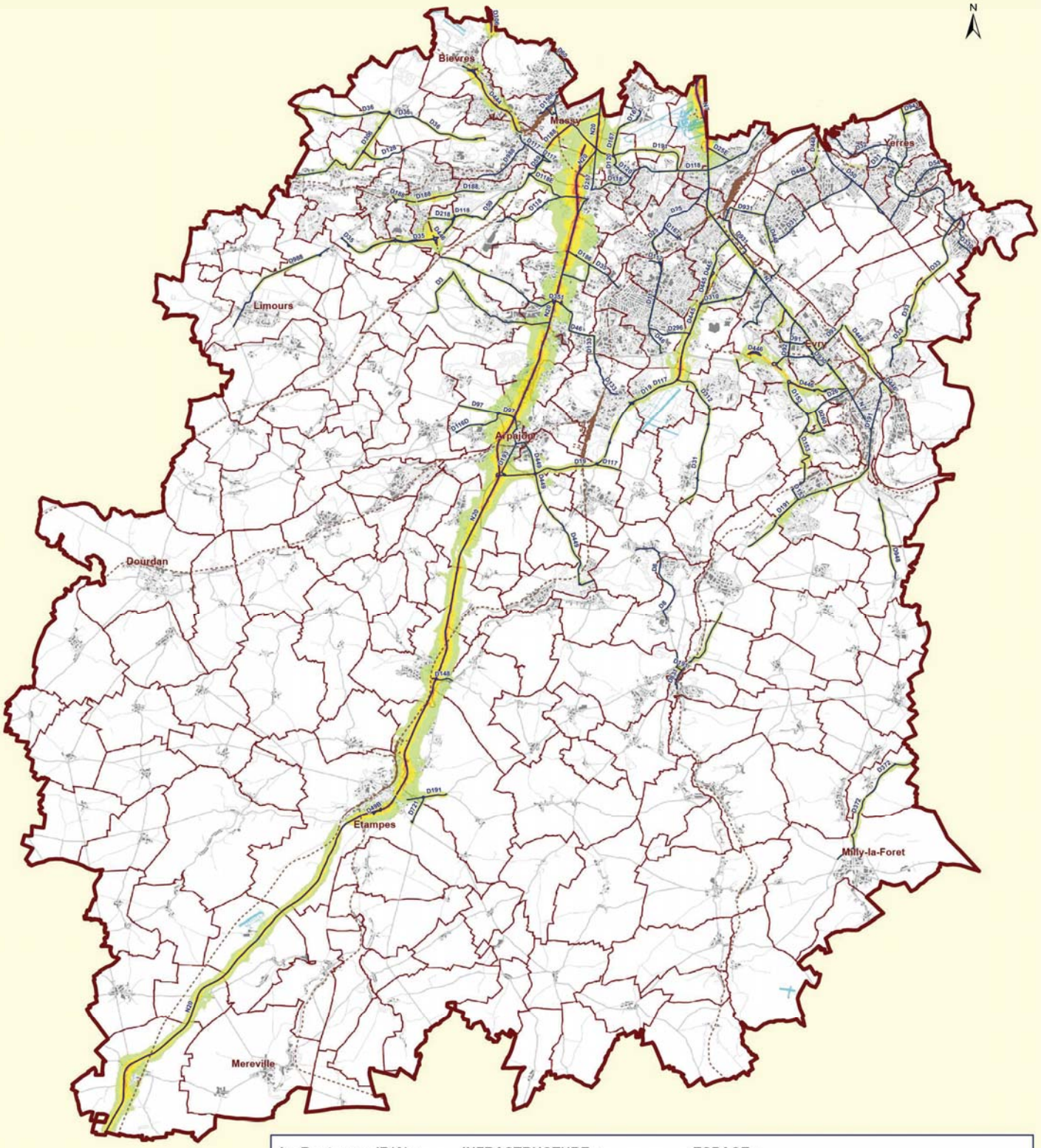
Essonne
LE DÉPARTEMENT

ANNEXE 2a :
Carte de type A du bruit routier sur 24h Lden des routes départementales de plus de 3 millions de véhicules par an
(arrêté du 12 août 2014)



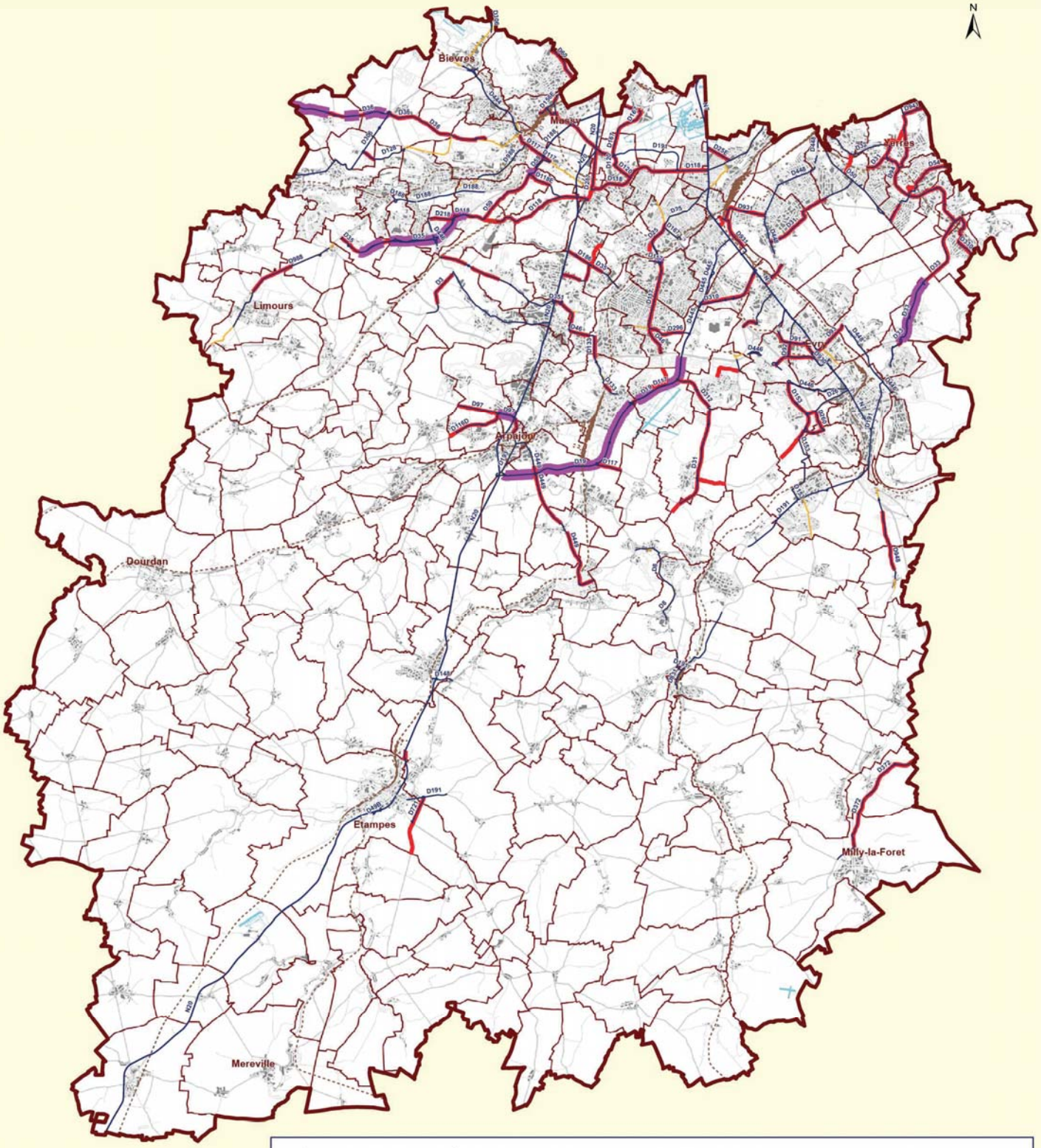
Essonne
LE DÉPARTEMENT

ANNEXE 2b :
Carte de type A du bruit routier nocturne Ln des routes départementales de plus de 3 millions de véhicules par an
(arrêté du 12 août 2014)



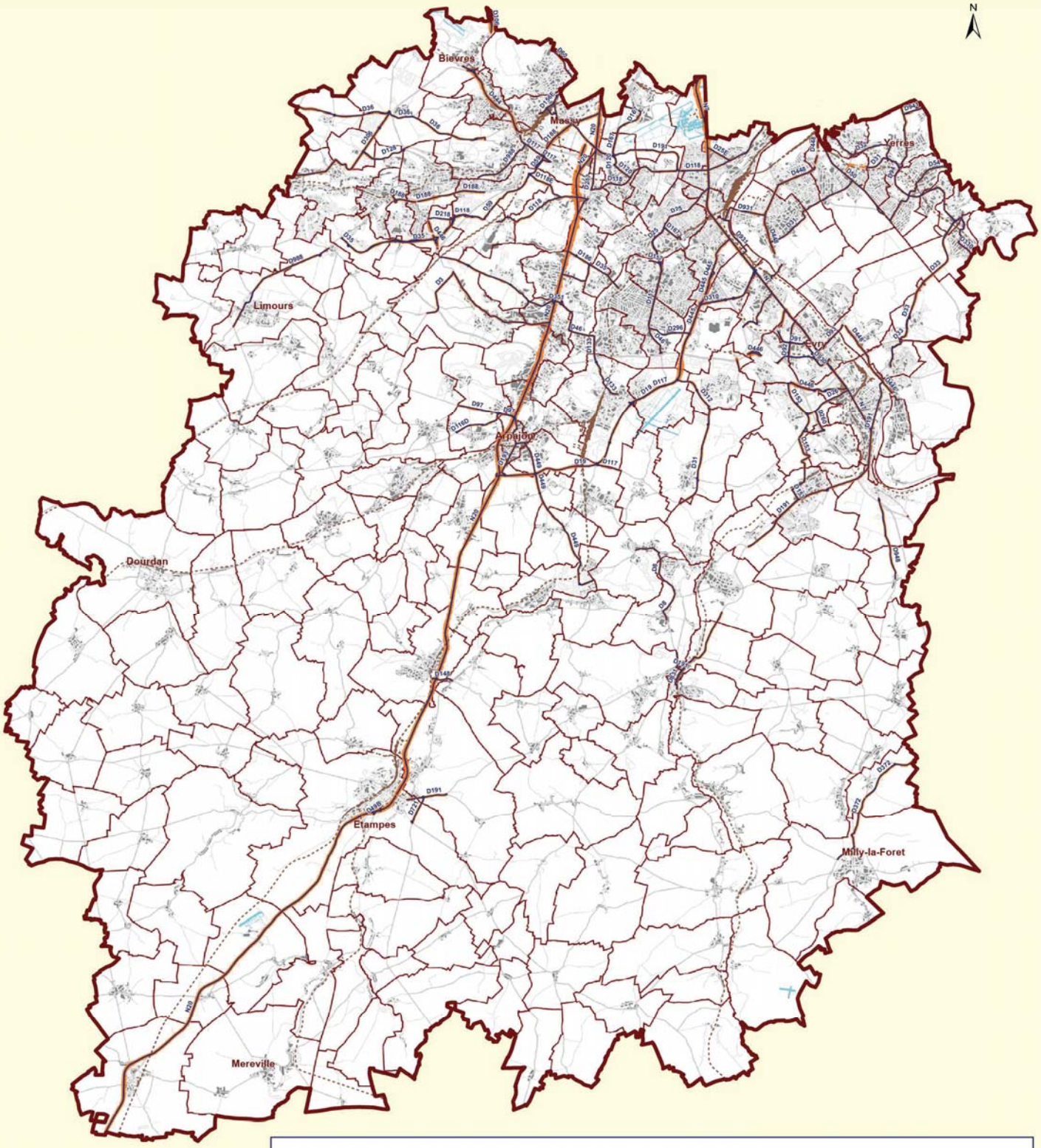
Essonne
LE DÉPARTEMENT

ANNEXE 3 :
Carte de type B des secteurs affectés par le bruit des routes départementales (RD) de plus de 3 millions de véhicules par an (arrêté préfectoral n° 2005 - DDE - SEPT - 085 du 28 février 2005)



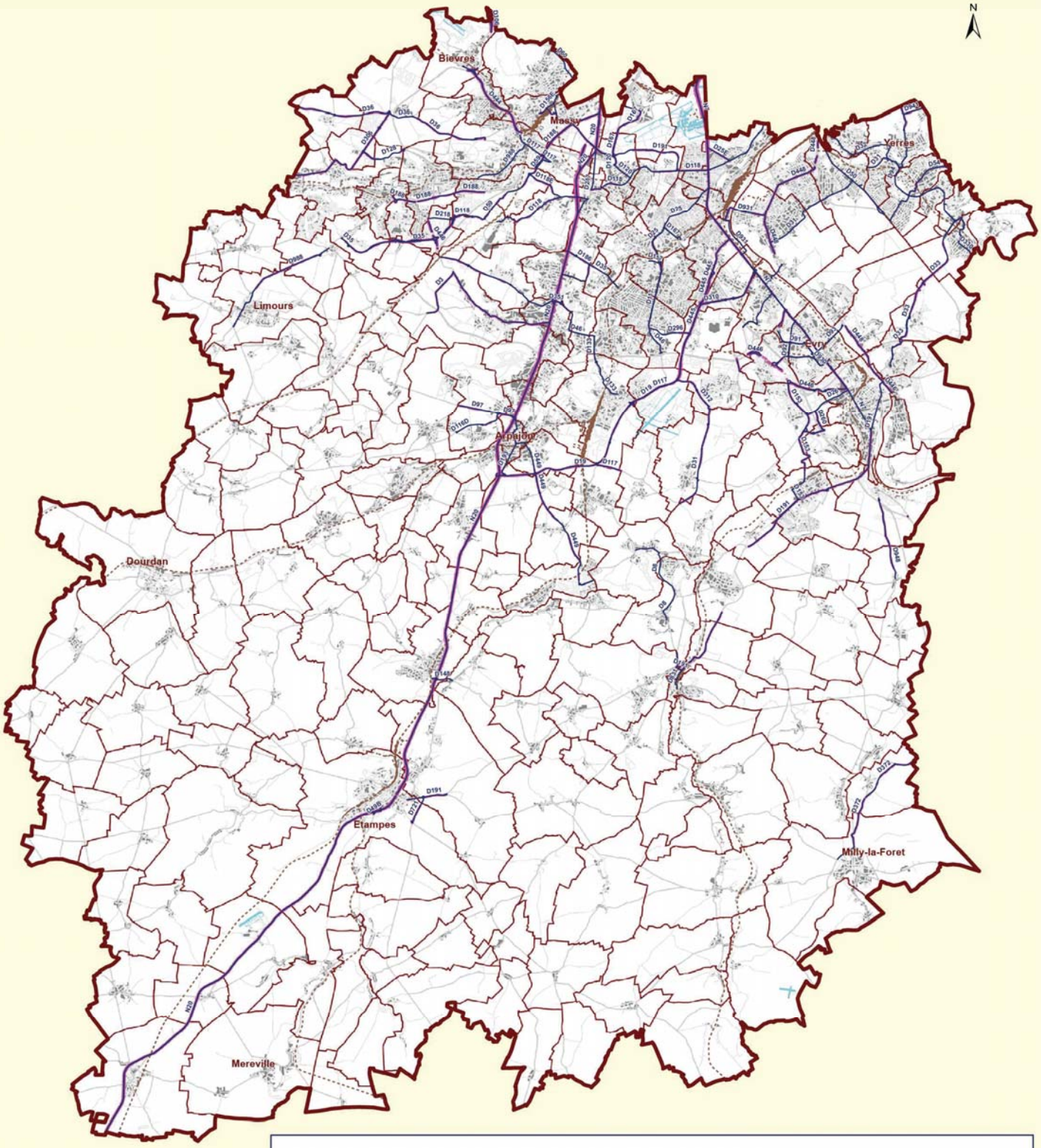
Essonne
LE DÉPARTEMENT

ANNEXE 4a :
Carte de type C des zones de dépassement de seuil sur 24h Lden des routes départementales de plus de 3 millions de véhicules par an
(arrêté du 12 août 2014)



Essonne
LE DÉPARTEMENT

ANNEXE 4b :
Carte de type C des zones de dépassement de seuil nocturne Ln des routes départementales de plus de 3 millions de véhicules par an
(arrêté du 12 août 2014)



ZONE DE DEPASSEMENT :
- Ln routes (62 dB(A))

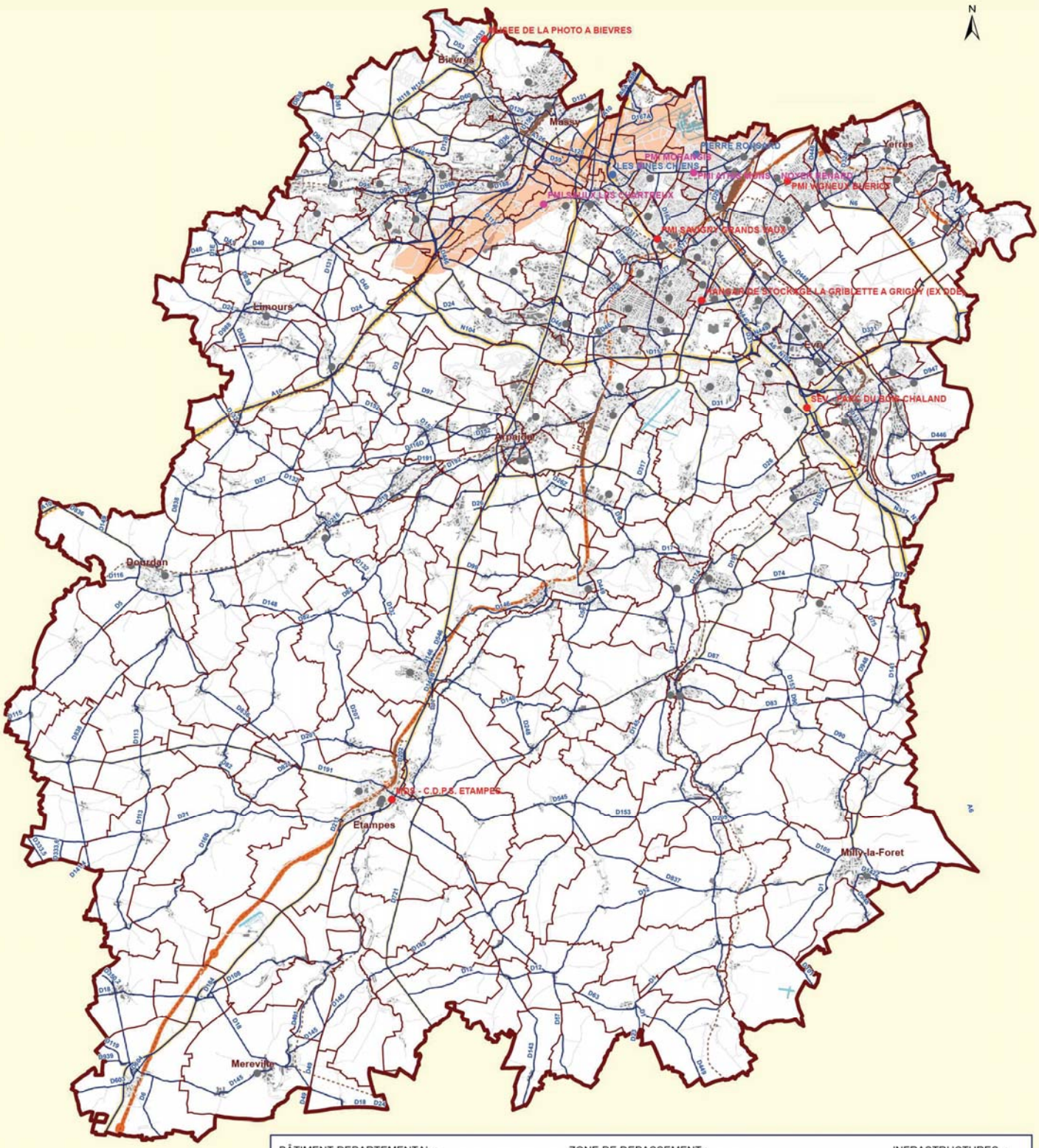
INFRASTRUCTURE :
- Route modélisée
- Route non modélisée
- Voie ferrée

ESPACE :
- Zone urbanisée
- Limite de commune

0 1 2 4 6 km

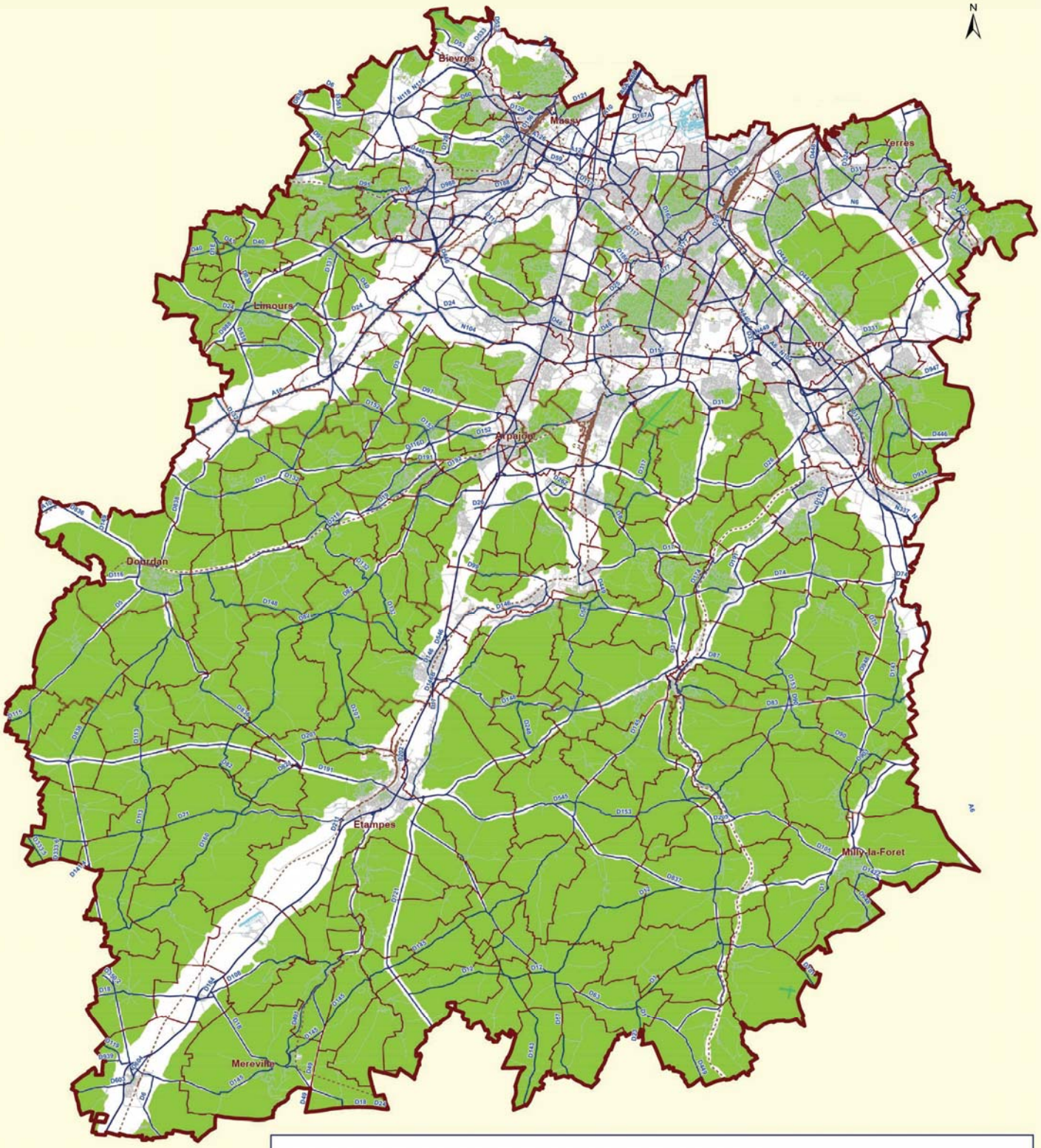
Sources (année 2006) : CG91 - DDE91 IMPEDANCE IGN

ANNEXE 5 :
Carte des bâtiments départementaux en zone de dépassement de seuil



Essonne
LE DÉPARTEMENT

ANNEXE 6 :
Carte des zones potentielles de calme (Lden < 55 dB(A))



ZONE POTENTIELLE DE CALME :
- Zones Lden < 55 dB(A)

INFRASTRUCTURES :
- Route modélisée
- Route non modélisée
- Voie ferrée

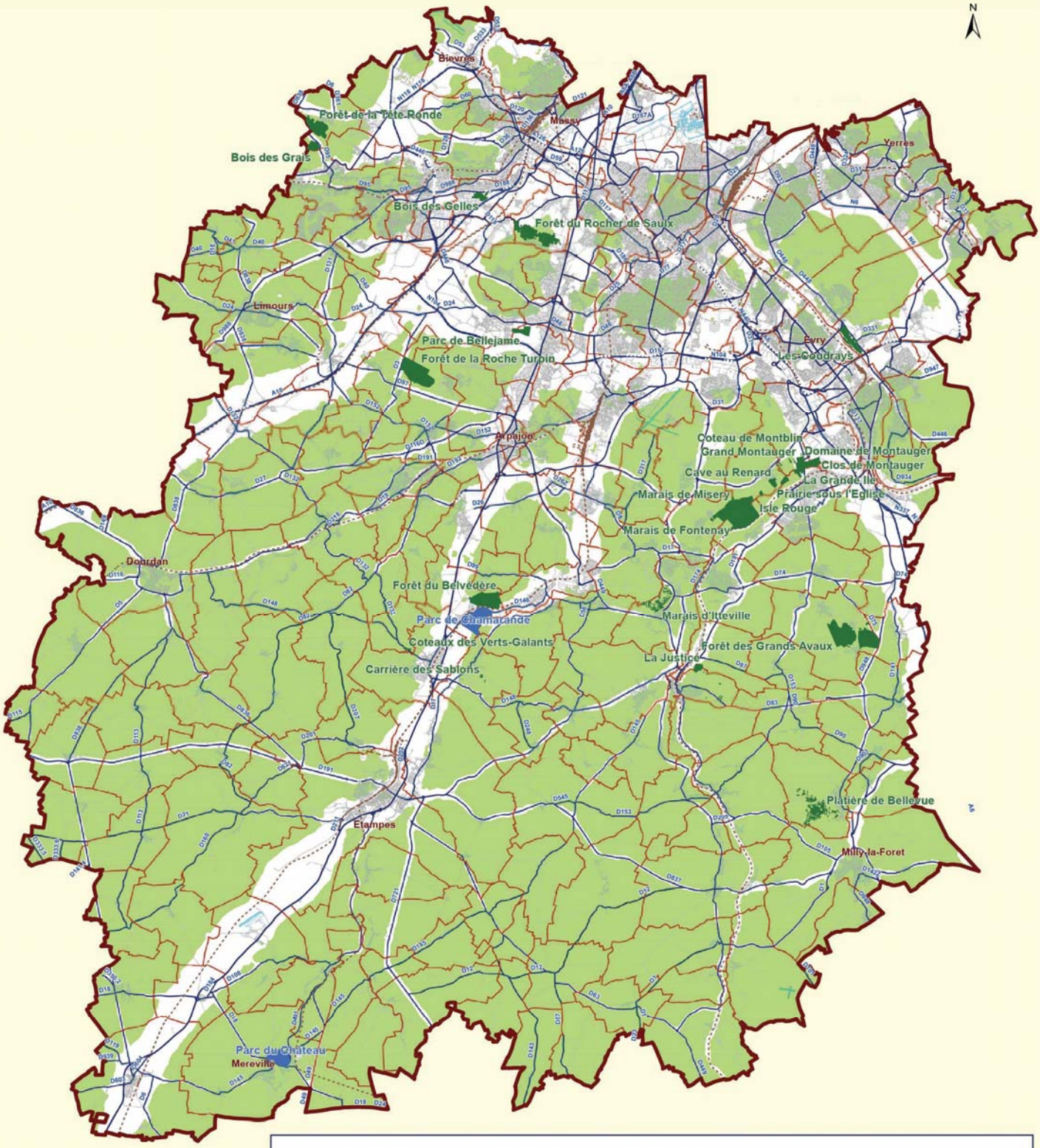
ESPACE :
- Zone urbanisée
- Limite de commune

0 1 2 4 6 km

Sources (année 2006) : CG91 - DDE91
IMPEDANCE
IGN

Essonne
LE DÉPARTEMENT

ANNEXE 7 :
Carte des zones de ressourcement :
Espaces Naturels Sensibles (ENS) et domaines départementaux



ENS ET DOMAINES DEPARTEMENTAUX :

- ENS ouvert au public
- Domaine départemental

ZONE POTENTIELLE DE CALME :

- Zones Lden < 55 dB(A)

INFRASTRUCTURES :

- Route modélisée
- Route non modélisée
- Voie ferrée

ESPACE :

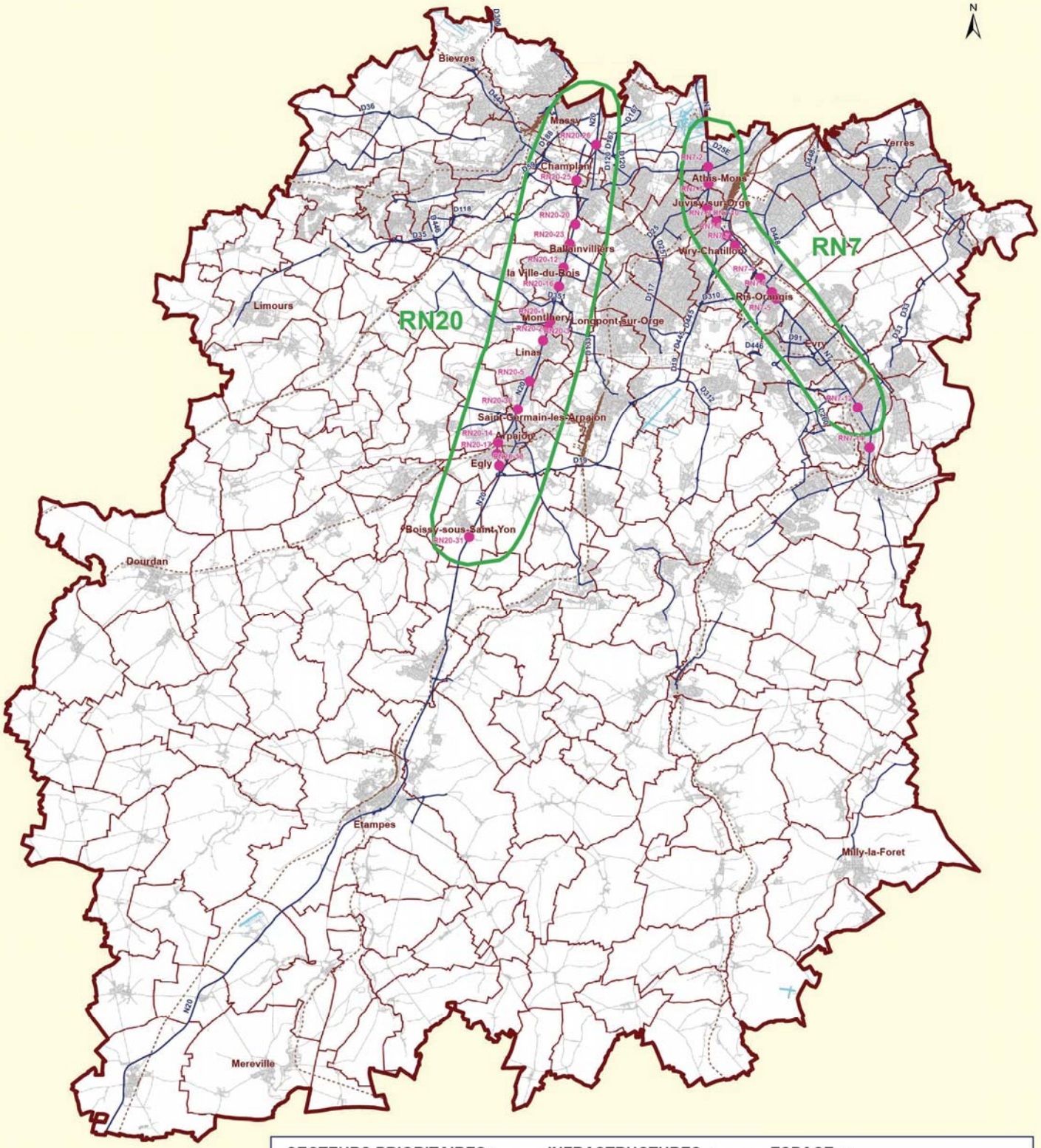
- Zone urbanisée
- Limite de commune

0 1 2 4 6 km

Sources (année 2006) : CG91 - DDE91 IMPEDANCE IGN

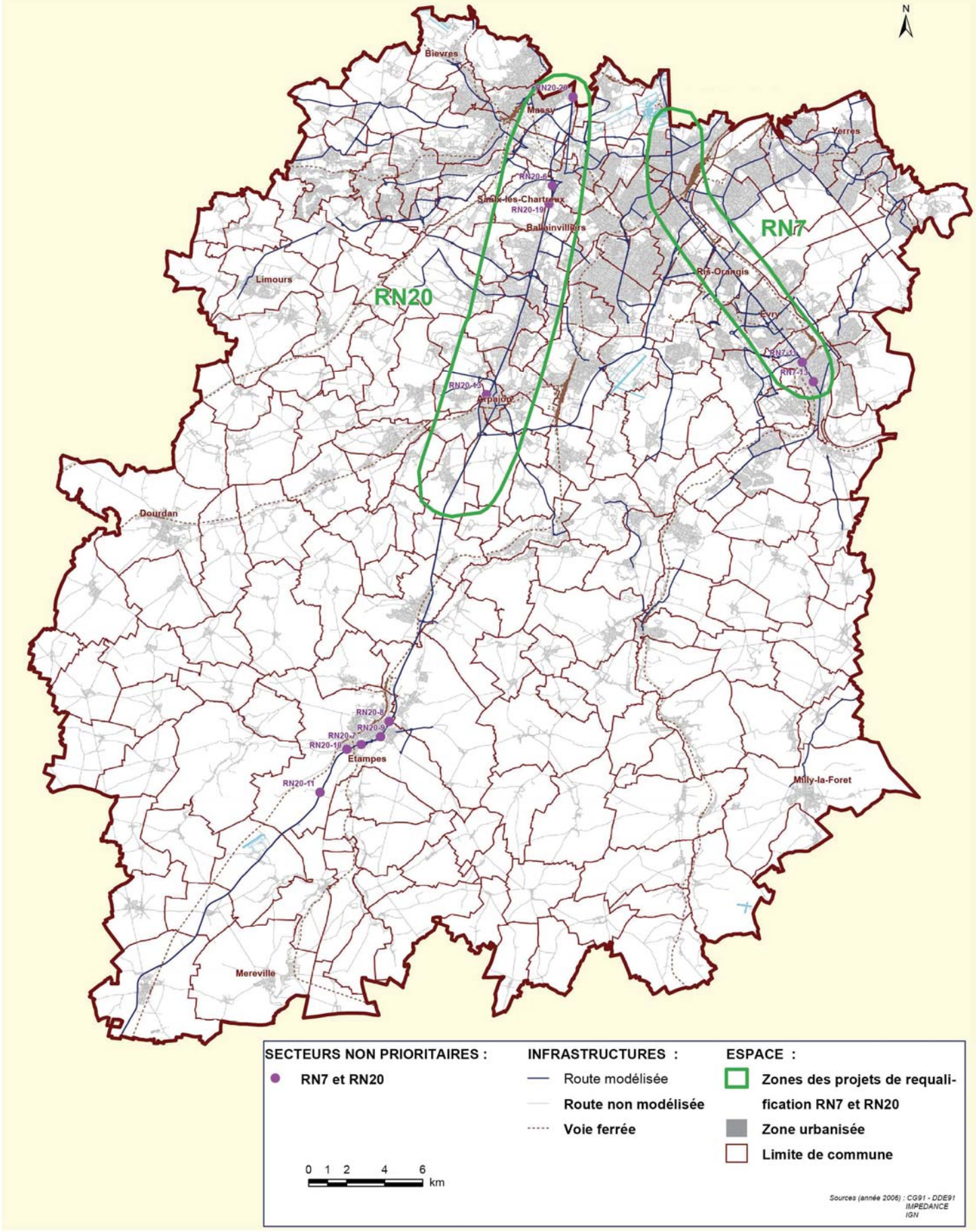
Essonne
LE DÉPARTEMENT

ANNEXE 8 :
Carte des secteurs prioritaires sur RN7 et RN20



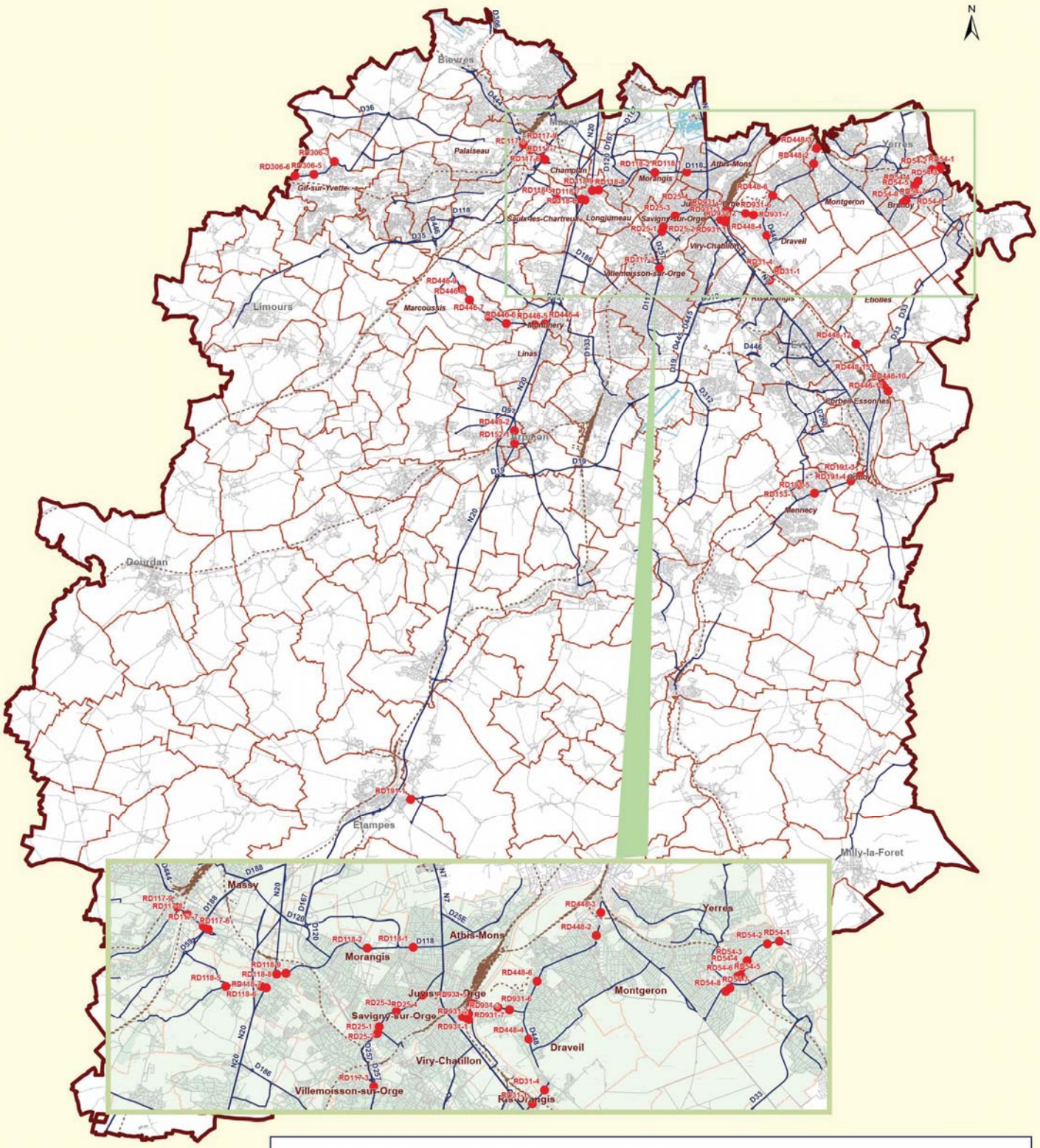
Essonne
LE DÉPARTEMENT

ANNEXE 9 :
Carte des secteurs non prioritaires sur RN7 et RN20



Essonne
LE DÉPARTEMENT

ANNEXE 10 :
Carte des secteurs prioritaires hors RN7 et RN20



SECTEURS PRIORITAIRES :

- RD hors RN7/RN20

INFRASTRUCTURES :

- Route modélisée
- Route non modélisée
- Voie ferrée

ESPACE :

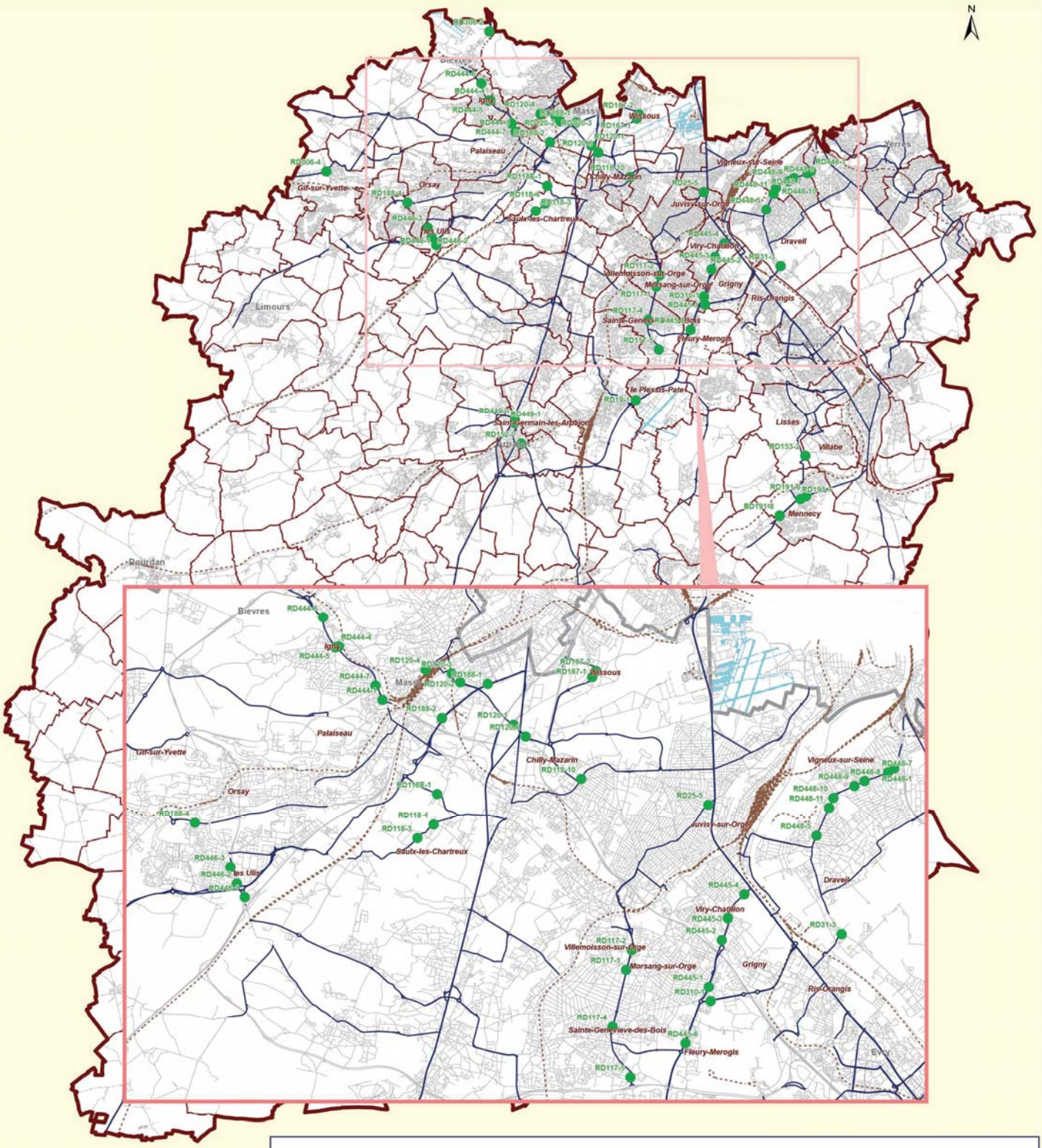
- Zone urbanisée
- Limite de commune

0 1 2 4 6 km

Sources (année 2006) : CG91 - DDE91
IMPEDANCE
IGN

Essonne
LE DÉPARTEMENT

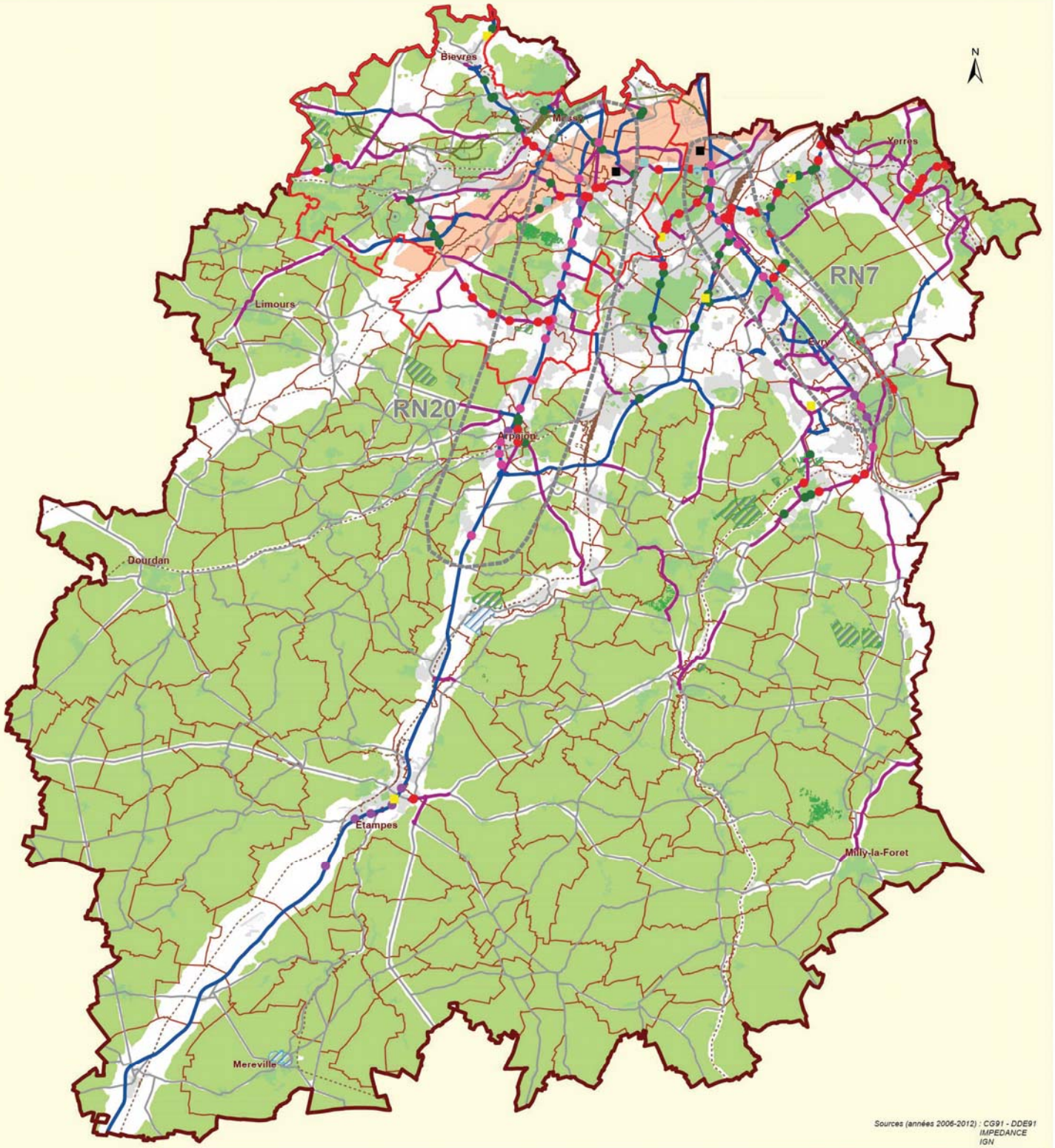
ANNEXE 11 :
Carte des secteurs non prioritaires hors RN7 et RN20



Sources (année 2006) : CG91 - DDE91
IMPEDANCE
IGN

Essonne
LE DÉPARTEMENT

ANNEXE 12 :
Carte de synthèse des enjeux en matière de nuisances sonores



INFRASTRUCTURES :
- RD de plus de 6 millions de véh./an
- RD de plus de 3 millions de véh./an
- Autre RD
- Voie ferrée

BÂTIMENT DEPARTEMENTAL :
- Bâti en zone de dépassement bruit des avions
- Bâti en zone de dépassement bruit routier
- Collège public en zone de dépassement avions

0 1 2 4 6 km

ZONES DE CONFLITS :
- RD prioritaire
- RN7 et RN20 prioritaire
- RD non prioritaire
- RN7 et RN20 non prioritaire

ENS ET DOMAINES DEPARTEMENTAUX :
- ENS ouvert au public
- Domaine départemental

CARTE DU BRUIT :
- Zone de dépassement du seuil Lden Orly 55 dB(A)
- Zone potentielle de calme Lden < 55 dB(A)

ZONES DE PROJETS :
- Zones des projets de requalification RN7 et RN20
- Zone ANRU
- Ligne verte du Grand Paris
- Périmètre prévisionnel de l'Etablissement Public de Paris-Saclay

ESPACE :
- Zone urbanisée
- Limite de commune

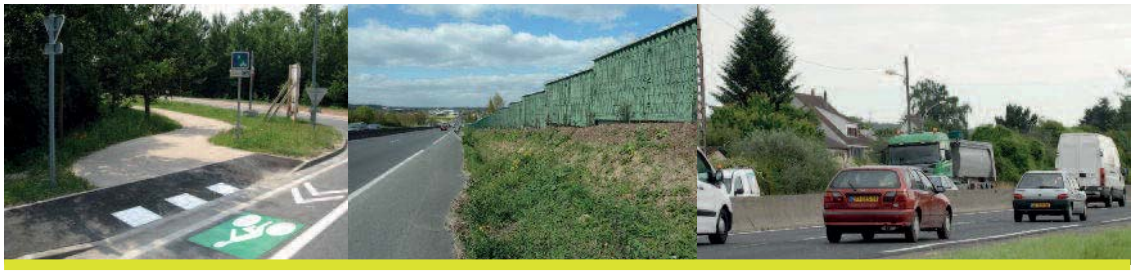
Conseil départemental de l'Essonne
Boulevard de France
91000 Évry
www.essonne.fr

Essonne
LE DÉPARTEMENT

IMPRIM'VERT®
Mise en page et impression : imprimerie CD 91 - Sept. 2015 - DENV 3038

Essonne
LE DÉPARTEMENT

essonne.fr



Plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE)

Routes de compétence départementale
de plus de **3 millions** de véhicules par an

SOMMAIRE

Sommaire *1*

Résumé non technique *3*

Introduction *5*

Cadre réglementaire *6*

La directive européenne 2002/49/CE 6

Les principaux textes réglementaires de référence 6

Les obligations du Conseil départemental de l'Essonne 7

L'état d'avancement en Essonne 7

Le contenu réglementaire du PPBE 8

Les infrastructures concernées par le PPBE 9

Synthèse des principaux résultats de la carte stratégique du bruit *10*

Le territoire essonnien et l'engagement du Conseil départemental 10

Les courbes de bruit des routes départementales 11

La population et les bâtiments sensibles en dépassement de seuils 11

Les bâtiments départementaux surexposés au bruit 16

Objectifs de réduction du bruit dans les zones exposées à un bruit dépassant les valeurs limites *19*

Mesures visant à prévenir ou réduire le bruit dans l'environnement arrêtées au cours des 10 années précédentes *20*

Mesures ne concernant pas directement le domaine des transports 20

Gestion des déplacements 23

Mesures visant à prévenir ou réduire le bruit dans l'environnement prévues dans les 5 années à venir *32*

Mesures dans les bâtiments départementaux 32

Mesures en matière de travaux d'infrastructures et de politique de déplacements 33

Mesures de prévention, de communication, d'information et de sensibilisation 38

Mesures possibles dans les zones prioritaires 41

Critère de détermination et localisation des zones calmes *50*

Détermination des zones calmes 50

Diagnostic acoustique des zones de ressourcement 53

Objectifs et mesures envisagées de préservation des zones de ressourcement 57

Financements et échéances prévus pour la mise en oeuvre des mesures recensées 58

Motifs ayant présidé au choix des mesures retenues 60

Estimation de la diminution du nombre de personnes exposées au bruit.....61

Prise en considération de grands projets structurants en Essonne 62

Glossaire.....65

Annexes.....67

RESUME NON TECHNIQUE

Le bruit constitue de nos jours un problème de santé publique, dont les effets peuvent nuire gravement à la santé et au bien-être des Essonniens. Si le bruit provoque en effet d'importants dégâts sur notre système auditif, notamment les célèbres acouphènes, certains chercheurs s'intéressent aussi à des conséquences moins connues, sur les systèmes cardiovasculaire et immunitaire, le sommeil et même l'acquisition du langage.

Le PPBE du Conseil départemental de l'Essonne s'inscrit dans le cadre de l'Agenda 21 et du Plan climat air énergie territorial. Il s'articule avec un grand nombre de schémas départementaux : le Schéma directeur de la voirie départementale (SDVD), le Schéma départemental des déplacements (SDD), le Plan d'actions pour un transport durable des marchandises en Essonne (PATDME), le Schéma départemental des espaces naturels sensibles (SDENS), le Schéma directeur énergie (SDE)… Il est également en accord avec le Schéma de référence du territoire de la RN20 et le Schéma de référence pour la requalification économique et urbaine de la RN7.

Conformément aux exigences de la directive européenne 2002/49/CE du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement, ce second PPBE s'intéresse en particulier aux routes départementales à forte circulation (trafic de plus de 3 millions de véhicules par an).

Dans le cadre de ce plan, 5 principaux objectifs sont poursuivis, chacun étant décliné en différentes mesures :

1. Protéger le public, les collégiens et les agents départementaux

Dans un souci d'exemplarité, le Conseil départemental de l'Essonne souhaite mieux prendre en compte les données acoustiques dans les bâtiments départementaux, afin de protéger du bruit les occupants (public, collégiens et agents départementaux) en :

- intégrant l'amélioration acoustique dans la programmation des travaux de rénovation des bâtiments départementaux,
- informant an préalable sur les nuisances sonores lors de projet de construction ou d'aménagement des bâtiments.

2. Poursuivre les aménagements prévus permettant de diminuer les nuisances sonores

Le Conseil départemental, au travers de sa politique en matière de déplacements, pourra mettre en œuvre les actions suivantes ayant des effets directs ou indirects sur le bruit :

- programme de protections acoustiques (mur antibruit RN20),
- mesures compensatoires en faveur de la réduction du bruit dans la réalisation des grands projets (Ecran dans la déviation RD153),
- renouvellement régulier des couches de roulement,
- approbation de schémas en matière de déplacements (révision SDVD, Démarche Route Durable),
- mise en place d'outils pour l'optimisation des déplacements (Centrale de mobilité),
- développement des transports en commun.

3. Observer, communiquer et sensibiliser au bruit

La connaissance de l'environnement sonore et la sensibilisation au bruit et à ses effets néfastes sur la santé sera le troisième objectif poursuivi dans le cadre de ce PPBE. Le Conseil départemental de l'Essonne poursuivra ses actions en matière d'évaluation, de sensibilisation, de communication et de surveillance dont :

- le soutien financier à l'observatoire Bruitparif,
- le partenariat avec la DDT91,
- le prêt de sonomètres aux collectivités et associations essonniennes,
- l'acquisition d'indicateurs de bruit, mesures et actions pédagogiques de sensibilisation.

4. Protéger les riverains dans les zones prioritaires

Les études préalables à l'élaboration de ce PPBE font ressortir des zones de conflits, dans lesquelles les niveaux de bruit apparaissent au-dessus des seuils réglementaires. Les zones de conflits prioritaires correspondent à un linéaire de 57 km de voiries pour 16 000 habitants. 40% du linéaire de voirie concernée par ces dépassements de seuils correspond aux abords de la RN7 et de la RN20.

Les principales mesures envisagées sont les suivantes :

- étude d'accompagnement acoustique des projets de requalification des RN7 et RN20,
- incitation aux approches globales en matière de résorption des nuisances sonores (zones en projet d'aménagement, requalification urbaine, opérations d'amélioration de l'habitat…),
- prise en compte des problématiques acoustiques dans le nouveau dispositif départemental de contractualisation, grâce auquel les communes et intercommunalités qui le souhaitent pourront mettre en œuvre les mesures de leurs propres PPBE.

5. Préserver les zones départementales de ressourcement

Dans le cadre de ce PPBE, il est proposé d'étudier plus finement les « zones de ressourcements » qui correspondent à des propriétés naturelles départementales (espaces naturels sensibles aménagés et ouverts au public, ainsi que les parcs départementaux de Méreville et Chamarande) avec les objectifs suivants :

- programmation des travaux de réhabilitation ou d'aménagement spécifique de ces zones de ressourcement si nécessaire,
- réflexion sur une signalisation particulière sur le bruit dans ces zones de ressourcement,
- élaboration d'un référentiel reconnu et partagé des zones de ressourcements départementales,
- information préalable sur les nuisances sonores dans les espaces naturels sensibles et les parcs départementaux.

INTRODUCTION

Ce document constitue le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement concernant l'étude des nuisances sonores des routes départementales de plus de 3 millions de véhicules par an. Il s'agit d'un document réglementaire issu des obligations de la directive européenne 2002/49/CE du 25 juin 2002, transcrite en droit français par la loi de ratification 2005-1319 du 26 octobre 2005 portant diverses dispositions d'adaptation au droit communautaire dans le domaine de l'environnement

Le Conseil départemental a travaillé avec le bureau d'études Impédance depuis le mois d'avril 2011 afin d'étudier de façon exhaustive les nuisances sonores engendrées par son réseau routier principal et de répondre aux exigences de la directive européenne.

Un document projet PPBE a été rédigé et adopté par l'Assemblée Départementale du 24 juin 2013.

Ce document a été mis à la disposition du public pour une période de deux mois, du 18 septembre au 18 novembre 2014, avec un registre ouvert à cet effet au Conseil départemental et une adresse mail dédiée ppbe@cg91.fr.

A l'issue de cette période de consultation, un rapport des conclusions de la consultation a été rédigé et le document a été amendé pour prendre en compte certaines remarques apportées par le public.

La version finale du Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement a été approuvée par l'Assemblée départementale du 23 novembre 2015.

CADRE REGLEMENTAIRE

LA DIRECTIVE EUROPEENNE 2002/49/CE

La directive européenne 2002/49/CE du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement définit une approche commune de tous les états membres de l'Union Européenne visant à éviter, prévenir ou réduire en priorité, les effets nocifs de l'exposition au bruit sur la santé humaine.

Cette directive a pour principaux objectifs de :

- permettre une évaluation harmonisée de l'exposition au bruit dans l'environnement au moyen de cartes stratégiques et de plans d'actions,
- préserver les zones calmes et réduire les effets nuisibles de l'exposition au bruit,
- informer le public et l'impliquer dans les processus de décision.

LES PRINCIPAUX TEXTES REGLEMENTAIRES DE REFERENCE

Les principaux textes réglementaires sont cités ci-dessous :

- Ordonnance 2004-1199 du 12 novembre 2004 prise pour la transposition de la directive 2002/49/CE : les articles L572-1 à L572-11 et R572-1 à R572-11 du code de l'environnement définissent les autorités compétentes pour arrêter les cartes de bruit et les plans de prévention du bruit dans l'environnement.
- Loi de ratification 2005-1319 du 26 octobre 2005 portant diverses dispositions d'adaptation au droit communautaire dans le domaine de l'environnement
- Décret 2006-361 du 24 mars 2006 relatif à l'établissement des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement et modifiant le code de l'urbanisme
- Arrêté du 4 avril 2006 fixe les modes de mesure et de calcul, les indicateurs de bruit ainsi que le contenu technique des cartes de bruit.
- Circulaire du 7 juin 2007 relative à l'établissement des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement.
- Instruction du 23 juillet 2008 précisant l'organisation de la réalisation des plans de prévention du bruit dans l'environnement ainsi que leur contenu pour les infrastructures routières et ferroviaires.
- Circulaire du 10 mai 2011 relative à l'organisation et au financement des cartes du bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement devant être réalisés respectivement pour juin 2012 et juillet 2013.

LES OBLIGATIONS DU CONSEIL DEPARTEMENTAL DE L'ESSONNE

1. PPBE concernant les routes de plus de 6 millions de véhicules par an

En vertu des textes de loi précédemment cités, le Conseil départemental de l'Essonne a l'obligation d'élaborer un Plan de Prévention du Bruit dans l'environnement (nommé PPBE) concernant, dans un premier temps, les routes supportant un trafic de plus de 6 millions de véhicules par an. Ce premier PPBE devait être réalisé pour le 18 juillet 2008.

Eu égard au retard pris dans la transcription en droit français de la Directive européenne et dans la réalisation des cartes stratégiques de bruit, les délais initiaux n'ont pas pu être respectés par l'ensemble des Départements franciliens ; le Département de l'Essonne a adopté ce premier PPBE le 24 juin 2013 à la suite d'une consultation du public qui s'est déroulé entre le 16 janvier et le 16 mars 2013.

2. PPBE concernant les routes de plus de 3 millions de véhicules par an

Dans un second temps, le Conseil départemental de l'Essonne doit réaliser un PPBE concernant les routes supportant un trafic de plus de 3 millions de véhicules par an pour le 18 juillet 2013. Le présent document constitue le PPBE de seconde échéance, qui a été soumis à consultation du public du 18 septembre au 18 novembre 2014

L'ETAT D'AVANCEMENT EN ESSONNE

1. Les cartes stratégiques du bruit (CSB)

Selon la réglementation, les deux plans doivent être réalisés un an après la publication des Cartes Stratégiques du Bruit (CSB) associées, cartes arrêtées par le Préfet de Département pour les routes de compétence départementale et nationale.

- Les CSB de première échéance, concernant les routes de plus de 6 millions de véhicules par an, ont été arrêtées le 14 octobre 2010.
- Les CSB de seconde échéance, concernant les routes de plus de 3 millions de véhicules par an, ont été arrêtées le 12 août 2014.

Elles sont consultables en ligne à l'adresse suivante :

http://www.essonne.gouv.fr/Actions-de-l-Etat/Environnement/Bruit/Bruit-des-infrastructures-de-transport-terrestre/Cartes-strategiques-de-bruit-et-plans-de-prevention/Les-cartes-de-bruit-strategiques-du-departement-de-l-Essonne.

Il s'agit d'un travail collaboratif entre les services de l'Etat en Essonne et les services du Conseil départemental.

2. Les plans de prévention du bruit (PPBE)

Le PPBE des routes nationales de plus de 6 millions de véhicules par an a été approuvé par l'arrêté n°487 du 7 novembre 2012 et a été notifié aux communes. Il est consultable sur le site internet des services de l'Etat : http://www.essonne.gouv.fr/Actions-de-l-Etat/Environnement/Bruit/Bruit-des-infrastructures-de-transport-terrestre/Cartes-strategiques-de-bruit-et-plans-de-prevention/Les-plans-de-prevention-du-bruit-dans-l-environnement-PPBE.

Le PPBE concernant l'aérodrome d'Orly dans les départements de l'Essonne, des Hauts de Seine et du Val de Marne a été adopté par arrêté inter préfectoral n°935 le 14 mars 2013 et est consultable sur le site internet des services de l'Etat : http://www.essonne.gouv.fr/Actions-de-l-Etat/Environnement/Bruit/Bruit-de-l-aerodrome-d-Orly/Le-Plan-de-Prevention-du-Bruit-dans-l-Environement-PPBE-de-l-aerodrome-d-Orly.

LE CONTENU REGLEMENTAIRE DU PPBE

Le contenu des PPBE est fixé par l'article 5 du décret du 24 mars 2006 et se décompose comme suit :

- « un **rapport de présentation** présentant, d'une part, une synthèse des résultats de la cartographie du bruit faisant apparaître, notamment, le nombre de personnes vivant dans les bâtiments d'habitation et d'établissements d'enseignement et de santé exposés à un niveau de bruit excessif et, d'autre part, une description des infrastructures et des agglomérations concernées » ;
- « s'il y a lieu, les critères de détermination et la localisation des **zones calmes** » qui sont des « espaces extérieurs remarquables par leur faible exposition au bruit, dans lesquels l'autorité qui établit le plan souhaite maîtriser l'évolution de cette exposition compte tenu des activités humaines pratiquées ou prévues » ;
- « les **objectifs de réduction** du bruit dans les zones exposées à un bruit dépassant les valeurs limites » ;
- « les **mesures visant à prévenir ou réduire le bruit** dans l'environnement arrêtées au cours des dix années précédentes et prévues pour les cinq années à venir par les autorités compétentes et les gestionnaires des infrastructures y compris les mesures prévues pour préserver les zones calmes » ;
- « s'ils sont disponibles, les **financements et les échéances** prévus pour la mise en œuvre des mesures recensées ainsi que les textes sur le fondement desquels ces mesures interviennent » ;
- « les **motifs ayant présidé au choix des mesures retenues** et, si elle a été réalisée par l'autorité compétente, l'analyse des coûts et avantages attendus des différentes mesures envisageables » ;
- « une estimation de la **diminution du nombre de personnes exposées** au bruit à l'issue de la mise en œuvre des mesures prévues » ;
- « un **résumé non technique** du plan »

Pour plus de clarté, le présent projet de PPBE suit cette décomposition réglementaire.

LES INFRASTRUCTURES CONCERNEES PAR LE PPBE

Les routes concernées par le présent PPBE sont les routes de compétences départementales supportant un trafic de plus de 3 millions de véhicules par an.

Les infrastructures concernées sur le réseau départemental sont : RN7, RN20, RD19, RD25, RD31, RD117, RD118, RD120, RD152, RD153, RD167, RD188, RD191, RD306, RD310, RD444, RD445, RD446, RD 448, RD449, RD54, RD 931.

La carte fournie en annexe illustre le réseau concerné (annexe 2).

La carte fournie en annexe 1 représente le réseau des routes départementales qui étaient concernées par le premier PPBE (trafic de plus de 6 millions de véhicules par an).

SYNTHESE DES PRINCIPAUX RESULTATS DE LA CARTE STRATEGIQUE DU BRUIT

LE TERRITOIRE ESSONNIEN ET L'ENGAGEMENT DU CONSEIL DEPARTEMENTAL

L'Essonne est constituée de 196 communes sur un territoire de 1 820 km2. La population d'une totalité de 1 134 238 habitants se concentre surtout au nord du département, avec une moyenne de 3 000 habitants au km2.

Le Département de l'Essonne est engagé depuis décembre 2000 dans une politique de prévention des nuisances sonores. Dans le cadre de l'Agenda 21 départemental adopté le 20 octobre 2003, une cartographie du bruit a été initiée en 2006, sur des données de trafic de 2005.

Cette carte départementale du bruit a été finalisée en 2009 : elle indique les niveaux sonores émis par toutes les grandes infrastructures routières, les infrastructures ferroviaires, les transports aériens, ainsi que les activités industrielles. Cette carte a été réalisée selon la méthodologie de la directive européenne de 2002 par le bureau d'études Impédance, alors même que le Conseil départemental n'était pas désigné « autorité compétente » pour la réalisation des CSB.

Les sources sonores ayant été cartographiées sont les suivantes :

- Sources de bruit routier : Autoroutes (A6, A10, A126, A86), nationales (N104, N118, N337, N440, N441, N449, N6), départementales (axes routiers de trafic inférieur à 3 millions de véhicules par an, compris entre 3 et 6 millions de véhicules par an et supérieur à 6 millions de véhicules par an).
- Sources de bruit ferroviaire : TGV, RER B, C, D, et le fret (axes ferroviaires dépassant 60 000 passages de trains par an).
- Sources de bruit industriel : 170 Installations classées pour la protection de l'environnement soumise à autorisation (ICPE-A) jugées bruyantes ont été prises en compte sur 330 ICPE-A.
- Sources de bruit aéroportuaire : Aéroport d'Orly, aérodrome de Toussus-le-Noble.

En parallèle du travail mené par le Département, l'Etat en tant qu'autorité compétente, par l'intermédiaire du Laboratoire Régional de l'Est Parisien a également réalisé des cartes stratégiques de bruit en 2009, conformément à la réglementation.

Les services de l'Etat et du Département ont travaillé ensemble pour homogénéiser les cartes produites, afin de ne publier qu'un seul type de cartes en Essonne. Cette collaboration active a débouché sur deux arrêtés de publication des cartes en Essonne le 14 octobre 2010, en ce qui concerne les routes de plus de 6 millions de véhicules par an et le 12 août 2014, en ce qui concerne les routes de plus de 3 millions de véhicules par an

Le Conseil départemental, la DDT, le CEREMA et Bruitparif poursuivent leur collaboration afin de pérenniser ce travail et permettre les mises à jour successives des cartes stratégiques de bruit et ainsi des PPBE.

LES COURBES DE BRUIT DES ROUTES DEPARTEMENTALES

Les cartes de bruit produites font apparaître deux types d'indicateurs :

- l'indicateur **Lden** (Level day evening night) : cet indice représente le niveau de bruit moyen perçu sur une journée de 24 heures auquel est ajoutée une pondération de 5 dB(A) pour la période du soir (18h – 22h en France) et de 10 dB(A) pour la période de nuit (22h – 6h en France). Il n'y a pas de pondération pour la période de jour (6h – 18h en France). Ces majorations sont représentatives de la gêne ressentie, vis-à-vis d'un même bruit, plus importante le soir et la nuit par rapport au jour.

- l'indicateur **Ln** (Level night) : cet indice représente le niveau de bruit moyen perçu pendant la période de nuit (22h-6h).

Selon la réglementation, trois types de cartes ont été publiés :

- les cartes de type A sont des cartes représentant des courbes d'isophones, par pas de 5 dB(A) allant de 55 à 75 dB(A) pour l'indicateur Lden et de 50 à 70 dB(A) pour l'indicateur Ln ;

- les cartes de type B représentent les secteurs affectés par le bruit et ont été arrêtées par le Préfet (arrêté préfectoral 2005-DDE-SEPT-085 du 28 février 2005 concernant le classement du réseau départemental). Ces cartes font partie du classement sonore des infrastructures ;

- les cartes de type C sont des cartes représentant les zones où les valeurs limites sont potentiellement dépassées (pour Lden > 68 dB(A) et pour Ln > 62 dB(A) – bruit routier).

Les différentes cartes de bruit réalisées dans le cadre de la CSB sont fournies en annexe (annexes 3, 4 et 5).

LA POPULATION ET LES BATIMENTS SENSIBLES EN DEPASSEMENT DE SEUILS

Les valeurs limites en matière de bruit, visées à l'article 3 du décret du 24 mars 2006, sont les suivantes :

Valeurs limites en dB(A)				
Indicateurs de bruit	Aérodromes	Route et/ou ligne à grande vitesse	Voie ferrée conventionnelle	Activité industrielle
Lden	55	68	73	71
Ln		62	65	60

Les valeurs limites concernent uniquement les bâtiments d'habitation ainsi que les établissements d'enseignement (école, collège, lycée, université,...) et de santé (hôpital, clinique, dispensaire, établissement médicalisé,...).

Le tableau suivant récapitule, par commune, la population et les bâtiments sensibles soumis à des dépassements de seuil réglementaire issu de la directive européenne.

Indicateur Lden (moyenne 24h)

Commune	Population (recensement 1999)	Population		Etablissements de santé		Etablissements d'enseignement	
		Nombre	Voie	Nombre	Voie	Nombre	Voie
ANGERVILLE	3 262	150	**N20**	0		0	
ARPAJON	9 059	1 770	**N20-RD449**	1	**D193**	3D449	
ATHIS-MONS	29 400	2 060	**N7**	0		2	**N7-D118**
AUVERNAUX	257	40	**RD948**	0		0	
AVRAINVILLLE	653	70	**N20**	0		0	
BALLAINVILLIERS	2 750	460	**N20**	2	**D35**	0	
BAULNE	1 379	180	**RD191**	0		0	
BIEVRES	4 017	30	**RD444-RD533**	0		0	
BOISSY-SOUS-SAINT-YON	3 566	140	**N20**	0		0	
BOUSSY-SAINT-ANTOINE	6 361	360	**RD94**	0		0	
BRETIGNY-SUR-ORGE	21 503	440	**RD133**	0		0	
BRUNOY	23 642	990	**RD54**	2	**D54**	1	**D54**
CHAMARANDE	1 017	20	**N20**	0		0	
CHAMPLAN	2 460	160	**N20-RD591-RD117**	0		1	**D591**
CHEPTAINVILLE	1 462	60	**RD449**	0		0	
CHILLY-MAZARIN	17 731	620	**RD120-RD167-RD118**	1	**D118**	1	**N20**
CORBEIL-ESSONNES	39 384	3 740	**N7-RD446-RD448**	3	**N7-D448**	5	**N7**
CROSNE	8 148	780	**RD32**	0		0	
DRAVEIL	28 097	2 480	**RD931-RD448**	2	**D31**	5	**D31-D448-D931**
EGLY	5 320	620	**N20**	0		0	
EPINAY-SOUS-SENART	12 768	1 200	**RD94**	0		0	

Indicateur Ln (nocturne)

Population		Etablissements de santé		Etablissements d'enseignement	
Nombre	Voie	Nombre	Voie	Nombre	Voie
50	**N20**	0		0	
1 170	**N20-RD449**	0		0	
1 080	**N7**	0		1	**N7**
20	**RD948**	0		0	
60	**N20**	0		0	
410	**N20**	0		0	
80	**RD191**			0	
20	**RD444-RD533**	0		0	
100	**N20**	0		0	
0	**-**	0		0	
290	**RD133**	0		0	
390	**RD54**	0		0	
10	**N20**	0		0	
60	**N20-RD591-RD117**	0		0	
40	**RD449**	0		0	
110	**RD120-RD167-RD118**	0		0	
2 250	**N7-RD446-RD448**	1	**N7**	0	
140	**RD32**	0		0	
1 530	**RD931-RD448**	0		4	**D448-D931**
430	**N20**	0		0	
640	**RD94**	0		0	

EPINAY-SUR-ORGE	9 366	30	**RD25**	0		0		10	**D25**	0		0		
ETAMPES	21 842	1 060	**N20**	0		0		440	**N20**	0		0		
ETIOLLES	2 544	70	**RD448**	0		0		30	**RD448**	0		0		
ETRECHY	6 104	420	**N20**	0		0		220	**N20**	0		0		
EVRY	49 397	1 120	**N7-RD91**	0		0		50	**N7-RD91**	0		0		
FLEURY-MEROGIS	9 087	1 440	**RD445**	0		0		550	**RD445**	0		0		
GIF-SUR-YVETTE	21 352	430	**RD306**	0		0		200	**RD306**	0		0		
GOMETZ-LA-VILLE	984	90	**RD988**	0		0		10	**RD988**	0		0		
GRIGNY	24 499	1 330	**N7-RD310**	0		0		550	**N7-RD310**	0		0		
GUILLERVAL	708	50	**N20**	0		0		40	**N20**	0		0		
IGNY	9 375	430	**RD444**	0		2	**N444**	140	**RD444**	0		0		
ITTEVILLE	5 352	250	**RD449**	0		0		60	**RD449**	0		0		
JUVISY-SUR-ORGE	11 954	2 010	**N7-RD931-RD25**	1	**N7**	0		1 390	**N7-RD931-RD25**	1	**N7**	0		
LA FERTE-ALAIS	3 547	150	**RD83**	0		0		20	**RD83**	0		0		
LA NORVILLE	3 957	40	**RD449**	0		0		20	**RD449**	0		0		
LA VILLE-DU-BOIS	5 892	370	**N20**	0		0		310	**N20**	0		0		
LE COUDRAY-MONTCEAUX	2 808	130	**RD948**	0		0		0	**-**	0		0		
LES ULIS	25 781	100	**RD35-RD446**	0		0		20	**RD35-RD446**	0		0		
LIMOURS	6 471	90	**RD988**	0		0		10	**RD988**	0		0		
LINAS	4 982	1 140	**N20**	0		0		830	**N20**	0		0		
LISSES	7 205	40	**RD153**	0		0		20	**RD153**	0		0		
LONGJUMEAU	19 978	2 820	**N20-RD118**	2	**N20**	1	**N20**	1 410	**N20-RD118**	0		1	**D118**	
LONGPONT-SUR-ORGE	5 843	350	**N20**	0		0		240	**N20**	0		0		
MARCOUSSIS	7 210	790	**RD446**			0		560	**RD446**	0		0		
MASSY	37 704	2 350	**N20-RD120-RD117**	0		0		830	**N20-RD120-RD117**	0		0		

MENNECY	12 822	420	**RD153-RD191**	0		0		240	**RD153-RD191**	0		0	
MONNERVILLE	351	20	**N20**	0		0		20	**N20**	0		0	
MONTGERON	21 884	2 070	**RD448**	1	**D31**	4	**D50-D31**	1 080	**RD448**	0		0	
MONTLHERY	5 687	870	**N20**	0		1	**N20**	760	**N20**	0		0	
MORANGIS	10 611	310	**RD118-RD167**	0		1	**D118**	60	**RD118-RD167**	0		1	**D118**
MORIGNY-CHAMPIGNY	3 918	40	**N20**	0		0		20	**N20**	0		0	
MORSANG-SUR-ORGE	19 326	140	**D117**	0		0		50	**D117**	0		0	
NOZAY	4 277	20	**RD35**	0		0		0	**RD35**	0		0	
OLLAINVILLE	3 918	90	**N20**	0		0		30	**N20**	0		0	
ORMOY	1 243	70	**RD191**	0		0		40	**RD191**	0		0	
ORSAY	16 219	40	**RD188**	0		0		10	**RD188**	0		0	
PALAISEAU	28 959	1 200	**RD444-RD591-RD117**	0		3	**D117-D988**	300	**RD444-RD591-RD117**	0		0	
PARAY-VIELLE-POSTE	7 195	360	**N7-RD118**	0		0		290	**N7-RD118**	0		0	
QUINCY-SOUS-SENART	7 415	300	**RD33**	1	**D330**	0		80	**RD33**	0		0	
RIS-ORANGIS	24 437	2 170	**N7-RD31-RD310-**	2	**N7**	1	**N7**	1 100	**N7-RD31-RD310-**	0		0	
SACLAY	2 882	10	**RD36**	0		0		10	**RD36**	0		0	
SAINT-AUBIN	695	40	**RD128**	0		0		0	**-**	0		0	
SAINTE-GENEVIEVE-DES-BOIS	32 128	620	**RD117-RD445**	0		0		200	**RD117-RD445**	0		0	
SAINT-GERMAIN-LES-ARPAJON	8 247	310	**N20**	0		0		230	**N20**	0		0	
SAINT-GERMAIN-LES-CORBEIL	7 059	20	**RD448**	0		0		10	**RD448**	0		0	
SAINT-MICHEL-SUR-ORGE	20 376	10	**D133**	0		0		0		0		0	
SAINT-PIERRE-DU-PERRAY	5 797	20	**RD947**	0		0		10	**RD947**	0		0	
SAINT-VRAIN	2 801	80	**RD17**	0		0		50	**RD17**	0		0	
SAULX-LES-CHARTREUX	4 950	1 220	**N20-RD118-RD118E**	0		0		940	**N20-RD118-RD118E**	0		0	
SAVIGNY-SUR-ORGE	36 219	2 630	**RD25**	0		0		1 720	**RD25**	0		0	

VIGNEUX-SUR-SEINE	25 663	1 150	**RD448**	1	**D448**	0		930	**RD448**	0		0	
VILLABE	4 826	40	**RD260**	0		0		10	**RD260**	0		0	
VILLEBON-SUR-YVETTE	9 372	60	**RD118-RD591-RD188**	0		0		10	**RD188**	0		0	
VILLEJUST	1 657	60	**RD59**	0		0		40	**RD59**	0		0	
VILLEMOISSON-SUR-ORGE	6 872	310	**RD117**	0		0		40	**RD117**	0		0	
VILLIERS-LE-BACLE	1 092	10	**RD36**	0				10	**RD36**	0		0	
VILLIERS-SUR-ORGE	3 752	50	**RD35**	0				10	**RD35**	0		0	
VIRY-CHATILLON	30 241	3 080	**N7-RD445**	0		0		2 250	**N7-RD445**	0		0	
WISSOUS	5 158	250	**RD167**	0		0		220	**RD167**	0		0	
YERRES	27 439	830	**RD31-RD32-RD94**	0		1	**D94**	360	**RD31-RD32-RD94**	0		0	
TOTAL	**925 305**	**52 390**		**19**		**32**		**27 980**		**2**		**7**	
81		**4,6%**	**de la population essonnienne**					**2,5%**	**de la population essonnienne**				

La CSB indique qu'il existe des secteurs en dépassement de seuil sur **81 communes en Essonne**, en ce qui concerne le bruit des routes départementales de plus de 3 millions de véhicules par an *[48 communes étaient concernées dans le cadre du PPBE de plus de 6 millions de véhicules par an]*.

Selon ce premier dénombrement**, 52 400 personnes** (soit 4,6% de la population essonnienne) subissent des niveaux de bruit excessifs sur une période de 24h et **28 000 personnes** (soit 2,5% de la population essonnienne) subissent des niveaux de bruit excessifs pendant la nuit an *[25 400 personnes sur 24h et 14 300 personnes la nuit étaient concernées dans le cadre du PPBE de plus de 6 millions de véhicules par an]*.

La méthode de calcul utilisée maximise cette estimation. Par ailleurs, un grand nombre de paramètres n'ont pas été forcément pris en compte et modélisés (vitesse réelle, enrobé, isolation acoustique…). De ce fait, une analyse plus détaillée montrera que la population réellement impactée est en réalité moins importante que celle indiquée dans cette première estimation.

D'autre part, **19 établissements de santé et 32 établissements d'enseignement** sont soumis à des dépassements de seuil sur 24h, en ce qui concerne le bruit des routes départementales de plus de 6 millions de véhicules par an. En ce qui concerne la nuit, **2 établissements de santé et 7 établissements d'enseignement** sont soumis à des dépassements de seuil.

LES BATIMENTS DEPARTEMENTAUX SUREXPOSES AU BRUIT

Le Conseil départemental de l'Essonne a étudié l'ensemble de son patrimoine bâti (soit 100 collèges et 131 bâtiments départementaux comme les centres de protection maternelle infantile (PMI) ou les maisons départementales des solidarités (MDS) afin de recenser les bâtiments soumis à des dépassements de seuil de bruit routier (toutes les routes de plus de 3 millions de véhicules par an), de bruit ferroviaire (toutes les voies ferrées de plus de 60 000 trains par jour) ou de bruit aérien.

L'analyse des cartes de bruit fait ressortir 11 bâtiments, dont 2 collèges, en dépassement de seuil :

	Nom	**Commune**	**Type de bruit**	
Collèges	Les Dines Chiens	Chilly-Mazarin	Avions	Orly
	Pierre Ronsard	Paray-Vieille-Poste		
Autres bâtiments	Service des Espaces vert Parc du Bois Chaland	Lisses	Routes	A6
	PMI Vigneux Bleriot	Vigneux-sur-Seine		RD448
	PMI Savigny Grand Vaux	Savigny-sur-Orge		A6
	Hangar de stockage La Griblette à Grigny (ex DDE)	Viry-Chatillon		RD445
	Musée de la Photo	Bièvres		RD533
	MDS - CDPS	Etampes		RN20
	PMI	Morangis	Avions	Orly
	PMI	Saulx-les-Chartreux		
	PMI Noyer Renard	Athis Mons		

A retenir sur ces 11 bâtiments :

- Aucun bâtiment n'est concerné par de la multi exposition ;
- La PMI CDPS d'Etampes est concernée par l'élaboration d'un Diagnostic de Performance Energétique (DPE) qui pourra être l'occasion de travailler sur des isolements acoustiques si nécessaire ;
- Les 4 bâtiments départementaux sont concernés par des niveaux de bruit excessifs dus aux routes départementales : la PMI de Vigneux, le hangar de stockage de Viry, le musée de la photo de Bièvres et la MDS d'Etampes.

Une localisation de ces établissements est fournie en annexe 6.

Le Conseil départemental a mandaté un bureau d'études afin d'analyser l'exposition au bruit de chaque bâtiment et de conforter ou non la sur exposition identifiée à travers les cartes de bruit. Pour l'ensemble des bâtiments étudiés, le bureau d'études a conclu à des **isolations existantes suffisantes.**

Le tableau ci-après permet de synthétiser les résultats obtenus :

	Nom	Type de bruit		Commune	Adresse	Propriété / Location	Diagnostic acoustique / Divers
Collèges	Les Dines Chiens	Avions	Orly	Chilly-Mazarin	5 avenue de Carlet	Propriété	Secteur bruyant mais seuil non dépassé (A6) Isolations existantes suffisantes
	Pierre Ronsard			Paray-Vieille-Poste	36 rue Henri Dugres	Propriété	Secteur peu bruyant Isolations existantes suffisantes
Autres bâtiments	Service des Espaces vert Parc du Bois Chaland	Routes	A6	Lisses	39-53 rue du Bois Chaland	Location	Secteur moyennement bruyant car protégé par un merlon et seuil non dépassé (A6) Isolations existantes suffisantes
	PMI Vigneux Bleriot		RD448	Vigneux-sur-Seine	1 allée Louis Blériot	Propriété communale	Secteur bruyant mais seuil non dépassé (RD448) Isolations existantes suffisantes
	PMI Savigny Grand Vaux		A6	Savigny-sur-Orge	8 rue Van Gogh	Location	Secteur moyennement bruyant car protégé par un écran et seuil non dépassé (A6) Isolations existantes suffisantes
	Hangar de stockage La Griblette à Grigny (ex DDE)		RD445	Viry-Chatillon	119, route de Fleury	---	Hangar non occupé => Pas de diagnostic acoustique
	Musée de la Photo		RD533	Bièvres	78, rue de Paris	**Propriétaire**	Secteur peu bruyant (RD448 et RD533) Isolations existantes suffisantes
	MDS – CDPS (soumise à DPE)		RN20	Etampes	90 avenue de la République	Location	Secteur peu bruyant car protégé par une palissade en bois (RN20) Isolations existantes suffisantes
	PMI	Avions	Orly	Morangis	3 rue de l'Ormeteau	Location	Secteur peu bruyant (avions) Isolations existantes suffisantes
	PMI			Saulx-les-Chartreux	46 rue de la Division Leclerc	---	PMI fermé depuis début d'année => Pas de diagnostic
	PMI Noyer Renard			Athis Mons	10 rue des Picardeaux	Location	Secteur bruyant (RD118 et avions) Isolations existantes suffisantes (bâtiment 2012)

OBJECTIFS DE REDUCTION DU BRUIT DANS LES ZONES EXPOSEES A UN BRUIT DEPASSANT LES VALEURS LIMITES

Le bruit est considéré par les Franciliens comme la première nuisance au domicile, en particulier le bruit dû à la circulation automobile. Il faut savoir que la source principale de bruit d'un véhicule varie en fonction de sa vitesse de circulation. En dessous de 50 km/h, c'est principalement le bruit du moteur que l'on entend. Au-delà, prédomine le bruit généré par le contact pneu / chaussée. Au total, l'émission sonore d'un véhicule dépend de sa vitesse, de l'allure de circulation (conduite fluide ou saccadée), de la pente et du revêtement de la chaussée.

Dans le cadre de ce projet de PPBE, 4 objectifs de réduction du bruit dans les zones exposées à un bruit dépassant les valeurs limites sont poursuivis :

1. Protéger le public, les collégiens et les agents départementaux

Dans un souci d'exemplarité, le Conseil départemental de l'Essonne souhaite réaliser des études complémentaires qui consisteront à analyser finement les bâtiments départementaux soumis à des dépassements de seuils, afin de protéger du bruit les occupants (public, collégiens et agents départementaux).

2. Poursuivre les aménagements prévus permettant de diminuer les nuisances sonores

Le Conseil départemental, au travers de sa politique en matière de déplacements, pourra mettre en œuvre des actions ayant un effet direct sur le bruit (mise en place notamment de protections acoustiques), ou ayant un effet indirect (incitation à utiliser d'autres modes de transport que le véhicule particulier).

3. Observer, communiquer et sensibiliser au bruit

La connaissance de l'environnement sonore et la sensibilisation au bruit et à ses effets néfastes sur la santé sera le troisième objectif poursuivi dans le cadre de ce projet de PPBE. Le Conseil départemental de l'Essonne poursuivra ses actions en matière d'évaluation, de sensibilisation, de communication et de surveillance.

4. Protéger les riverains dans les zones prioritaires

Les habitations surexposées au bruit issu de la RN7 et de la RN20 (linéaire de voirie de 23 km, *dont 21 km correspondaient déjà à des sections de plus de 6 millions de véhicules par an*) seront considérées dans le cadre des projets de réaménagement et de requalification d'envergure de ces infrastructures, anciennement infrastructures nationales. L'objectif du Département sera d'apporter une attention particulière et de suivre de façon précise les études acoustiques dans ces deux programmes, afin de résoudre les situations de surexposition.

En ce qui concerne les habitations surexposées au bruit des autres routes départementales, les nouvelles démarches que pourra engager le Conseil départemental de l'Essonne se porteront essentiellement sur les zones de conflits prioritaires (34 km, *dont 10 km correspondaient déjà à des sections de plus de 6 millions de véhicules par an*). Une vigilance particulière sera apportée aux zones en projet d'aménagement, de requalification urbaine ou soumises à des opérations d'amélioration de l'habitat.

MESURES VISANT A PREVENIR OU REDUIRE LE BRUIT DANS L'ENVIRONNEMENT ARRETEES AU COURS DES 10 ANNEES PRECEDENTES

MESURES NE CONCERNANT PAS DIRECTEMENT LE DOMAINE DES TRANSPORTS

LES POLITIQUES DE PREVENTION DES NUISANCES SONORES

Le Département de l'Essonne s'est engagé, à travers trois délibérations successives, dans une politique volontariste de prévention des nuisances sonores.

La première délibération a été adoptée par l'Assemblée départementale le **14 décembre 2000**, pour une période de 5 ans, et s'articulait autour des 4 axes suivants :

- inventorier les sources sonores et leurs impacts ;
- intégrer l'acoustique dans les projets des collectivités ;
- fédérer l'action départementale autour du bruit ;
- favoriser les coopérations entre les acteurs concernés et sensibiliser les Essonniens.

Cette politique a permis une meilleure prise en compte du bruit au niveau départemental. Les principales mesures ont été les suivantes : élaboration du classement sonore avec la Préfecture, prise en compte du bruit dans l'Agenda 21 départemental, subventions des véhicules peu bruyants, achat de sonomètres, soutien à la création de Bruitparif, mise en place et suivi des nuisances sonores dans le cadre des Assises d'Orly.

L'Assemblée départementale s'est engagée, par délibération du **26 mars 2007**, dans une seconde politique de prévention des nuisances sonores qui s'articule autour des 3 axes suivants :

- améliorer la connaissance de l'exposition au bruit dans l'environnement des Essonniens,
- participer à la prévention des nuisances sonores des infrastructures de transport,
- développer l'information et la sensibilisation du public et des services départementaux concernant le bruit dans l'environnement et ses effets sur la santé notamment.

Cette politique prévoyait un programme d'action sur 5 ans (2007-2011), comprenant des actions en maîtrise d'ouvrage et un programme d'aides financières aux collectivités qui s'appuyait sur le calendrier fixé par la directive européenne de 2002.

Les principales mesures de cette politique ont été de subventionner les collectivités en matière de carte stratégiques de bruit, de réaliser une carte départementale du bruit et un PPBE, ainsi que de soutenir Bruitparif.

Enfin, l'Assemblée départementale a voté le 24 juin 2013 le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement de première échéance concernant les routes de compétence départementale de plus de 6 millions de véhicules par an.

LES ETUDES EN MATIERE DE BRUIT

Le Conseil départemental de l'Essonne a entrepris ou suivi plusieurs études en matière de bruit ces dix dernières années. Les plus importantes sont :

- Etude des nuisances sonores le long des couloirs aériens survolant l'Essonne en 2001 ;
- Suivi de l'étude acoustique menée par l'ONF dans le cadre de la Charte de la forêt de Sénart en 2003 ;
- Réalisation d'une cartographie du bruit au niveau départemental en 2007 ;
- Réalisation d'études dans le cadre des Assises d'Orly (étude bruit du CIDB en 2005) ;
- Production d'indicateurs sur le trafic et le bruit aérien sur le Pôle d'Orly depuis 2007 ;
- Suivi de l'étude SURVOL pilotée par le Préfet de Région, dont le volet Bruit réalisé par Bruitparif comporte la mise en place d'un réseau de mesure autour d'Orly depuis 2009 ;
- Participation et suivi de la cartographie régionale du bruit réalisée par Bruitparif.

LA PLANIFICATION URBAINE

Le Conseil départemental n'est pas compétent en matière de planification urbaine des territoires. Cependant, pour chaque projet de documents d'urbanisme (PLU, charte communale, SCOT), le Département étudie les rapports afin d'apporter aux collectivités l'essentiel notamment sur la prise en compte des nuisances sonores dans les PLU et autre documents d'urbanisme.

Cet avis systématique intègre un rappel de la réglementation et des préconisations. L'objectif est que la collectivité prenne bien en compte la réglementation acoustique et mette en œuvre des solutions d'aménagement urbain évitant la création de zones de conflits.

Le Département a également mis en place depuis 2013 des « contrats de territoires » avec les collectivités essonniennes permettant de mieux orienter les financements publics. Ces contrats s'appuient sur des diagnostics et des enjeux partagés qui intègrent les problématiques de bruit et les zones de conflits identifiés dans le cadre de ce PPBE.

LES AMENAGEMENTS DES BATIMENTS ET DES EQUIPEMENTS

Dans le cadre de l'aménagement des bâtiments et des équipements départementaux, la Direction de la construction et des bâtiments réalise des actions ponctuelles d'amélioration du confort acoustique dans les locaux. Elle programme des travaux correctifs lorsqu'une situation non satisfaisante est signalée (amélioration de l'acoustique d'une salle de jeux à la crèche départementale, rénovation de la salle de restauration à l'IDEF ou de la salle de repas à la maison du Sud Essonne).

L'objectif principal est d'améliorer l'environnement sonore dans lequel travaillent ou évoluent les agents départementaux et les usagers des locaux.

LA SENSIBILISATION ET LA COMMUNICATION

Depuis 2002, le Département met à disposition des collectivités essonniennes deux sonomètres afin de réaliser des mesures de bruit dans l'environnement. Ces sonomètres sont empruntés principalement pour de la sensibilisation au bruit (2 roues, bruit routier) et parfois pour faire suite à des plaintes de riverains.

Le Conseil départemental est l'autorité qui autorise l'ouverture des établissements accueillant des enfants de moins de trois ans sur son territoire. Depuis 2007, pour chaque projet d'établissement sensible, le Département élabore un diagnostic sur les risques sanitaires environnementaux potentiels, dont le bruit, avec une partie de préconisations.

Enfin, la majeure partie des actions de communication en matière de bruit est réalisée en Ile-de-France par l'observatoire Bruitparif. Depuis 2005, le Conseil départemental soutien cette association à hauteur d'environ 20 000€ annuel.

GESTION DES DEPLACEMENTS

Le Département, au travers de sa politique en matière de déplacements, contribue activement à la réduction du bruit routier. Les actions développées peuvent avoir un effet direct sur le bruit, par la mise en place notamment de protections acoustiques, ou avoir un effet indirect, en incitant par exemple les Essonniens à utiliser d'autres modes de transport que le véhicule particulier.

LES PROGRAMMES DE PROTECTIONS ACOUSTIQUES

1. La RN20

La RN20, transférée au Département en 2006, fait l'objet d'un programme de mise en place de protections acoustiques, sur les portions définies comme des points noirs bruit (P.N.B). Cela fait suite à un recensement départemental des P.N.B effectué en 1983, sur la base duquel a été établi un plan de rattrapage de ces zones.

Ce programme se décline en 3 chantiers :

- le premier réalisé en 2008 a concerné le secteur d'Etréchy : des écrans acoustiques ont été implantés sur un linéaire de 1 060 mètres et 7 habitations ont bénéficié d'isolations de façades (coût de l'opération : 3,360 M€ TTC) ;

- le second concerne Longjumeau, Ballainvilliers et Saulx-les-Chartreux. Les aménagements, réceptionnés en mai 2012, s'étendent sur un linéaire d'environ 1.5km, avec la construction d'écrans acoustiques sur une longueur totale de 1 060 mètres et la mise en œuvre d'isolations de façade sur 14 pavillons et 2 bâtiments collectifs (coût de l'opération : 4 M€ TTC) ;

- le troisième concerne Arpajon, Egly et Ollainville. L'opération consiste à réaliser des écrans acoustiques sur une longueur de 3.5 km environ et des isolations de façades sur une trentaine de logements (coût de l'opération : 10 M€ TTC). Les écrans ont été réceptionnés en octobre 2014. Les travaux d'isolation de façades se termineront fin 2015.

2. L'opération A6 qualité

L'autoroute A 6, de conception ancienne mais supportant un trafic extrêmement important, constitue une source de nuisances importantes dans les zones traversées, notamment urbaines.

Ce constat a conduit l'État, la Région et le Département à mettre en œuvre une politique de réhabilitation environnementale de cette autoroute comportant 3 volets : la résorption des nuisances sonores de l'A 6, l'intégration paysagère et le traitement des eaux.

Le Département de l'Essonne a participé financièrement à plusieurs opérations concernant la protection contre le bruit de certaines zones particulièrement exposées. Ces protections acoustiques ont été réalisées sur les communes d'Épinay-sur-Orge, Longjumeau, Morangis, Morsang-sur-Orge, Savigny-sur-Orge, Viry-Chatillon et Wissous.

LES MESURES COMPENSATOIRES EN FAVEUR DE LA REDUCTION DU BRUIT DANS LA REALISATION DES GRANDS PROJETS

Tous les projets de création d'infrastructures nouvelles et de modification ou transformation significatives d'infrastructures existantes sont soumis au code de l'environnement, qui précise notamment par l'article L571-9 les modalités de prise en compte des nuisances sonores aux abords de ces projets.

Chacun de ces projets fait l'objet d'une étude d'impact dans laquelle figure une étude acoustique. Cette étude repose sur des mesures in situ, qui sont ensuite exploitées pour calculer les niveaux sonores attendus en façade des habitations une fois le projet réalisé.

L'étude acoustique permet de déterminer les mesures à déployer pour limiter les effets du projet en cas de dépassement de seuils réglementaires.

Parmi les aménagements réalisés, les mesures suivantes ont été mises en œuvre :

Nom de l'opération	Communes concernées	Type d'aménagement	Date de
Suppression du PN9	Ris- Orangis	Ecrans acoustiques et	2002
Déviation de Morangis	Chilly Mazarin	Buttes acoustiques	2003
Carrefour giratoire Gutenberg (RD59)	Champlan	Ecrans acoustiques	2005
Doublement de la RD19	Plessis- Pâté	Ecrans et buttes	2007
Doublement de la RD19	Brétigny sur Orge	Enrobés et buttes	2008
Doublement de la RD19	Guibeville / La Norville	Enrobés acoustiques	2009
Restructuration de la RD156	Massy	Enrobés acoustiques	2010 / 2011
SPTC Massy- Palaiseau (échangeur RD444 / liaison A10 – RD36)	Palaiseau	Isolations de façades	2012
Suppression du PN19 / Déviation de la RD153	Mennecy	Ecran acoustique	2013
Contournement sud d'Orly 1ère tranche / Barreau d'Athis	Athis- Mons	Butte acoustique	2013

LE RENOUVELLEMENT REGULIER DES COUCHES DE ROULEMENT

Le Département s'engage annuellement sur un programme de renforcement et de réhabilitation de chaussée. La conservation du réseau routier en bon état contribue au maintien d'un environnement sonore satisfaisant pour les riverains.

L'APPROBATION DE SCHEMAS EN MATIERE DE DEPLACEMENTS

Si le réseau routier reste le support incontournable de nombreux déplacements individuels, le Conseil départemental est fortement engagé en faveur de la mobilité alternative. Son intervention s'inscrit dans le cadre de grands schémas, outils de référence et de pilotage définissant les stratégies à mettre en œuvre pour une meilleure lisibilité de l'action départementale.

1. Le Schéma Départemental des Déplacements (SDD)

Approuvé par l'Assemblée Départementale le 27 septembre 2010, il a pour objet d'être l'outil de mise en œuvre et de pilotage de la politique du Département en matière de déplacements, à l'horizon 2020.

Il porte sur l'ensemble des modes de déplacements (voiture, transports collectifs, circulations douces, fer, voie d'eau) et s'intéresse aussi bien le transport des personnes que des marchandises.

Voué à donner une cohérence et une plus grande visibilité à l'action départementale, ce document constitue un outil d'aide à la décision aussi bien pour les élus que les différents services du Conseil départemental. Il donne notamment un cadre aux différents schémas « thématiques », afin de garantir une cohérence aux politiques sectorielles.

Sa stratégie s'articule autour de 4 grandes ambitions :

- inscrire l'Essonne dans la dynamique métropolitaine francilienne ;
- se déplacer plus facilement dans toute l'Essonne ;
- permettre à tous de se déplacer ;
- agir pour une mobilité préservant l'environnement, le climat et les ressources.

Cette 4ème ambition intègre la maîtrise des nuisances sonores induites par le trafic routier et les infrastructures de transports.

2. La révision du Schéma Directeur de la Voirie Départementale (SDVD)

Le SDVD 2015 a été approuvé par l'Assemblée Départementale le 22 juin 2000. Il définissait la politique routière départementale à l'horizon 2015, avec des objectifs visant à l'amélioration de la sécurité routière, l'organisation des déplacements sur la voirie conciliant l'ensemble des modes de transport, préservant l'environnement, et assurant le développement économique et social de l'Essonne.

Les évolutions intervenues depuis ces dernières années (apparition de nouveaux référentiels externes ou internes au Département, transfert des R.N.I.L., contraintes financières ...) ont appelé à une remise à niveau du document.

La révision du SDVD a constitué l'opportunité pour le Conseil départemental, de réexaminer, sous le couvert d'une démarche globale, structurée et partagée, ses principes d'intervention sur ses routes départementales et de refonder sa politique routière à horizon 2020.

Les 3 axes suivants ont été retenus pour structurer la politique routière :

- la conservation du patrimoine (entretien routier) ;
- la modernisation du réseau (aménagements ponctuels au bénéfice de la sécurité routière, de la desserte économique, optimisation de l'exploitation, ...) ;
- le développement du réseau (opérations neuves).

Le volet modernisation du réseau comprend la réhabilitation environnementale des routes départementales, notamment en matière de bruit.

Le SDVD 2020 a été approuvé le 30 septembre 2013.

3. Le Schéma Directeur Départemental des Circulations Douces (SDDCD)

Dans le cadre de son Agenda 21, le Conseil départemental a approuvé en 2003 le SDDCD, complété en 2009 par une Charte départementale des circulations douces.

Ces deux documents traduisent la volonté du Département de promouvoir les circulations douces, en assurant la multi modalité le long des routes départementales et en créant un réseau cyclable continu, confortable et lisible.

Il est prévu de réaliser à terme 35 itinéraires répartis sur l'ensemble du département.

Depuis 2005, on compte 75 km de circulations douces réalisés sous maîtrise d'ouvrage départementale dans le cadre du SDDCD, auxquels s'ajoutent 4 km d'aménagements réalisés non-inscrits au SDDCD et 7 km réalisés dans le cadre d'aménagement de transports en commun en site propre sous maîtrise d'ouvrage du STIF (Syndicat des Transports d'Ile-de-France), soit au total 86 km d'itinéraires réalisés.

4. Le Plan d'Actions pour un Transport Durable des Marchandises en Essonne (PATDME)

Le PATDME s'inscrit dans le cadre des politiques départementales notamment fédérées dans le SDD. Cette démarche participe aux objectifs de l'Agenda 21 et du plan climat énergie territorial en proposant des orientations plus durables pour le transport de marchandises en Essonne (favoriser le report modal pour un transport durable des biens, rationaliser la desserte routière, etc.).

Le transport de marchandises participe directement au développement économique et à la cohésion des territoires. Il intervient dans tous les aspects de la vie en société : déplacements, activités et entreprises, conditions de concurrence internationale, organisation urbaine, aménagement du territoire, santé publique ou encore comportements des consommateurs.

Toutefois, ce dernier doit faire face à une contradiction permanente entre une société de consommation exigeante et une société soucieuse des nuisances générées et du respect de l'environnement. Le transport de marchandises est en effet vecteur de pollutions, d'engorgements des axes routiers et d'insécurité. A ce titre, il constitue un enjeu environnemental et social non négligeable.

C'est pourquoi le Département de l'Essonne, qui bénéficie d'un positionnement logistique attractif, a décidé d'élaborer le PATDME. Celui- ci a été approuvé le 02 avril 2012.

5. La Convention d'Engagement Volontaire

En application des orientations du Grenelle de l'environnement, l'État et l'Assemblée des Départements de France, principaux maîtres d'ouvrage du secteur routier, ont signé avec les représentants de la maîtrise d'œuvre et des entreprises de travaux publics le 25 mars 2009 la "Convention d'engagement volontaire des acteurs de conception, réalisation et maintenance des infrastructures routières, voirie et espace public urbain".

Le Conseil départemental de l'Essonne, engagé lui-même depuis 2003 dans un Agenda 21 institutionnel, depuis 2009 dans un Agenda 21 de territoire et depuis 2010 dans un Plan Climat Energie Territorial, est particulièrement soucieux de la prise en compte du développement durable et solidaire dans les opérations routières dont il est maître d'ouvrage. Parmi les actions concrètes mises en œuvre, le Département s'est engagé à développer une démarche « Route Durable ».

En application de l'engagement n° 9 de la convention nationale "Promotion auprès des acteurs concernés et déclinaison locale des engagements", le Département de l'Essonne et les acteurs locaux concernés ont décidé d'adapter à l'Essonne les grandes orientations de cette convention.

La convention ayant pour objectif la déclinaison locale aux routes départementales de l'Essonne a été signée par le Président du Conseil départemental et les professionnels des travaux publics routiers en mars 2011.

La mise en œuvre de cette convention a donné lieu à la constitution d'un comité de pilotage, qui a défini 3 groupes de travail chargés chacun d'un des 3 volets constitutifs du développement durable (sociétal, environnemental et économique).

LA POLITIQUE D'ECO-MOBILITE DU DEPARTEMENT

Le Département est l'un des plus grands employeurs de l'Essonne et a souhaité développer une politique volontariste dans le domaine de l'éco-mobilité pour laquelle il a approuvé son propre PDA en 2009.

1. Un PDA devenu obligatoire par arrêté inter-préfectoral

L'objectif principal du PDA est de diminuer les émissions de gaz à effet de serre provoqué par les déplacements. Tout établissement générateur d'un trafic de plus de 500 véhicules particuliers doit désormais établir un Plan de déplacements entreprise (PDE) ou administration, conformément à l'arrêté inter-préfectoral de 25 mars 2013 (actualisant l'arrêté du 31 octobre 2008 relatif à la mise en œuvre du plan de protection de l'atmosphère).

Il s'agit, aux fins de promouvoir la démarche PDE et PDA auprès des acteurs économiques du département, d'adopter un comportement exemplaire en matière de déplacement des agents départementaux, c'est-à-dire de diminuer autant que possible les déplacements de personnes seules en véhicules particuliers ainsi que l'accidentologie aussi bien pour le domicile-travail que pour les déplacements liés aux activités professionnelles.

2. Actions du PDA mises en œuvre depuis 2009

Le Plan de déplacement des agents (PDA) du Département a été approuvé au CHSCT de novembre 2009. Il inclut un Plan de prévention du risque routier (PPRR).

De nombreuses actions ont été entreprises dont les principales sont citées, ci-dessous :

a) Les actions de sensibilisation

Des actions de sensibilisation des agents aux enjeux environnementaux et à la sécurité routière liés aux déplacements sont réalisées sous forme de stands mis en place, chaque année, pour la Fête des agents en juin et dans le cadre de la semaine de la mobilité en septembre de chaque année. Plusieurs articles dans le journal interne « Tangram » et l'intranet du Département « Egram » ainsi que des affiches et des dépliants ont également traité ces thèmes.

b) Le guide des déplacements

Un guide des déplacements récapitulant les bonnes pratiques et donnant des conseils et des numéros utiles en cas d'incident a été mis au point en 2009 pour tous les agents départementaux qui se déplacent dans le cadre professionnel ou privé. Il récapitule de façon simple et pratique toutes les informations, les moyens et les ressources mis à leur disposition pour que les déplacements soient plus rationnels, plus sûrs et plus économes en énergie. Ce guide est en cours d'actualisation.

c) L'organisation du covoiturage

Le site Internet www.covoiturage.essonne.fr permet de mettre en relation les candidats au covoiturage. Ce service, gratuit et ouvert depuis 2005 aux agents, puis en 2008 à tous les Essonniens, permet de trouver des partenaires et de se réunir pour se déplacer à moindre frais.

Le site Internet de covoiturage a été actualisé en 2015.

Par ailleurs, le Département a décidé la création d'un réseau d'aires de covoiturage sur le territoire essonnien. Six aires de stationnement sont actuellement disponibles et 3 nouvelles aires seront mises en service d'ici début 2016.

d) L'utilisation de vélos à assistance électrique

Le Département met à la disposition de ses agents quelques vélos à assistance électrique (VAE) pour les déplacements professionnels. Les 9 vélos à assistance électrique, acquis en février 2006, sont répartis sur différents sites départementaux ainsi que quelques vélos mécaniques. Les VAE doivent toutefois être renouvelés du fait que les batteries arrivent en fin de vie.

e) Les fiches d'accessibilité

Des fiches d'accessibilité ont été élaborées pour une centaine de sites Départementaux. Elles sont en ligne sur les sites Internet www.essonne.fr (structures départementales) et sur www.mobil.essonne.fr. Elles permettent d'indiquer les meilleurs moyens pour venir, soit en transport en commun, en vélo, à pied ou en voiture ainsi que les facilités offertes aux personnes à mobilité réduite.

f) La centrale de mobilité MobilEssonne : www.mobil.essonne.fr

Dans le cadre du projet CLIMATE, subventionné par la Commission Européenne, le Département a développé depuis 2013 une centrale de mobilité. Ce site internet regroupe l'ensemble des informations facilitant les déplacements des essonniens et permet notamment de trouver le meilleur itinéraire alternatif à l'automobile.

La centrale de mobilité départementale MOBILESSONNE bénéficie également d'un financement régional et du soutien du STIF. Elle s'inscrit, par ailleurs, dans le respect de la stratégie nationale ITS (système de transports intelligents), émergente en application des directives européennes, sous l'égide notamment de l'AFIMB (Agence française pour l'information multimodale et la billettique).

A terme, elle ambitionne de pouvoir connaître l'offre du territoire et de permettre la recherche d'une activité en fonction de sa situation géographique (d'où je pars et où je vais), temporelle (journée, soirée, WE, vacances, etc.…), professionnelle (recherche d'emploi, commercial, etc.…) et privée (personne fragilisée, famille, etc.…).

Le marché d'assistance à maîtrise d'ouvrage a été passé en septembre 2011, afin de permettre une première réalisation d'un portail informatique mis en ligne en décembre 2012 conformément aux engagements envers la Commission européenne.

La centrale plus complète a été mise en service progressivement avec une version optimisée en 2014.

Cette action a été récompensée par l'obtention d'un trophée de l'innovation au salon des transports publics en juin 2012.

LE DEVELOPPEMENT D'INFRASTRUCTURES DE TRANSPORTS EN COMMUN

1. La création de Sites Propres de Transports en Commun (SPTC)

Toujours dans la perspective d'offrir des alternatives à l'usage de la voiture particulière notamment dans les zones denses, le Département a souhaité développer des lignes de bus en sites propres, pouvant accueillir des bus à haut niveau de service. Les liaisons à renforcer concernent les pôles de Massy – Saclay, Orly et Evry – Corbeil.

- SPTC Massy – Palaiseau

Au cours de ces dix dernières années, le Département de l'Essonne a assuré la maîtrise d'ouvrage du SPTC Massy – Palaiseau (sauf pour les parties du projet concernant les voiries nationales qui se sont déroulées sous maîtrise d'ouvrage de l'Etat). Sa mise en service est intervenue au printemps 2009.

Ce SPTC, reliant le pôle multimodal de Massy (du côté de la gare RER B) à Palaiseau (Ecole Polytechnique) constitue le 2ème tronçon (s'étendant sur 6 km) d'un site propre qui traversera à terme le plateau de Saclay de Massy à Saint-Quentin-en-Yvelines. Le 1er tronçon de SPTC, mis en service à la fin de l'année 2000, visait à relier la gare RER de Saint-Quentin-en-Yvelines à Magny-les-Hameaux.

Ce site propre s'accompagne d'une liaison douce structurante offrant ainsi aux piétons et aux cyclistes, un mode de déplacement complémentaire, contribuant à améliorer encore l'irrigation des territoires urbains traversés, la desserte des équipements locaux et l'offre de solutions alternatives à la voiture.

- TZen 1 Sénart- Corbeil- Essonnes

Le projet de liaison entre Sénart et Corbeil- Essonnes a pour point de départ la gare routière de Lieusaint-Moissy et rejoint la gare RER de Corbeil-Essonnes. Il dessert notamment le Carré Sénart, la future ZAC de Saint-Pierre-du-Perray et la ZA de l'Apport Paris à Corbeil-Essonnes.

L'opération est réalisée en deux phases :

- Phase 1 : le site propre est réalisé partiellement, en partant de la gare de Lieusaint-Moissy RER jusqu'à Saint-Germain Lès Corbeil (Pointe Ringale, sur la RD 33). L'exploitation, avec un véhicule thermique de bout en bout, est prolongée en voirie banalisée jusqu'à Corbeil-Essonnes (gare RER D). Cette phase a été mise en service en juillet 2011.

- Phase 2, l'infrastructure en site propre sera réalisée et exploitée intégralement jusqu'à Corbeil-Essonnes (avec une électrification possible sur l'ensemble du linéaire). Cette phase est à l'étude.

Le Département participe au financement de cette opération sur la base du Contrat de Plan 2000-2006 et du Contrat de Projets 2007-2013 prorogé sur 2014.

2. La création de pôles d'échanges

- La gare autoroutière de Briis-sous-Forges

Cet équipement est profondément novateur dans sa manière d'envisager les modalités concrètes du report modal (passage du mode de transport par voiture particulière à un autre mode de transport, notamment collectif) et de la priorité au développement des transports collectifs. Il comporte une gare routière, point de rabattement du réseau local de transport collectif et d'un futur service de transport à la demande, ainsi qu'un parking-relais où les usagers peuvent laisser leurs véhicules particuliers avant d'emprunter les lignes départementales.

Un cheminement piéton relie cet ensemble à deux aires d'arrêt pour autocars, situées sur le domaine public autoroutier concédé, mais bien évidemment séparées de l'autoroute. Ils permettent l'accès aux deux quais autoroutiers.

Cette opération a été réalisée sous la maîtrise d'ouvrage du Conseil départemental de l'Essonne pour les travaux de création du parking de rabattement initial, de l'accès aux quais autoroutiers, ainsi que pour l'aménagement du carrefour RD 131 / RD 152. La réalisation du site propre et des arrêts de bus sur l'A10 s'est déroulée sous la maîtrise d'ouvrage de COFIROUTE. La Communauté de Communes du Pays de Limours a quant à elle assurée la maîtrise d'ouvrage de l'espace d'attente.

La mise en service de la gare autoroutière a eu lieu en juin 2006. Cet équipement ayant connu très fort succès, le parking, prévu à l'origine pour 123 places, a été agrandi en 2007 de 118 places puis en 2014 de 100 places ; ce qui porte sa capacité à 341 places.

La gare a accueilli 325 000 voyageurs en 2014.

- Le Pôle multimodal de Massy

Le site de Massy comprend les gares du RER B, du RER C, la gare du TGV et trois gares routières. Il constitue un important complexe de desserte et une plate-forme d'échange, fréquenté quotidiennement par 47 000 voyageurs. Le projet a porté sur la restructuration des installations existantes des deux gares du RER et des gares routières, avec la création de deux zones d'échanges, situées de part et d'autre des voies ferrées, reliées par une nouvelle passerelle mécanisée ("le lien"), à caractère public.

L'opération a été conduite parallèlement à la création d'importantes ZAC sur le territoire de la commune (2 000 logements prévus jusqu'en 2020), ainsi que d'un parc relais et de la restructuration de la RD156.

L'opération répond aux objectifs suivants :

- faciliter les échanges intermodaux ;
- répondre à la demande de déplacement ;
- améliorer l'accueil et la sécurité ;
- assurer la compatibilité avec les grands projets de développement figurant au SDRIF :
  - ✓ le tram-train reliant Evry à Massy ;
  - ✓ le transport collectif en site propre entre Saint-Quentin-en Yvelines et Orly ;
  - ✓ l'augmentation de la fréquence des dessertes sur le RER C Paris-Massy via Choisy-le-Roi.
- améliorer les échanges entre les quartiers de la ville de Massy séparés par les faisceaux ferroviaires.

Le pôle de Massy a été mis en service le 31 mai 2012 avec l'ouverture de la nouvelle passerelle

Des travaux relatifs au maintien de l'ancienne passerelle sont également prévus. En effet, la ville de Massy a demandé le maintien de l'ancienne passerelle pour assurer la continuité des traversées inter- quartiers après la fermeture des accès aux RER du nouveau lien. Cette demande est notamment liée au fait que la nouvelle passerelle n'est pas prévue pour être ouverte la nuit.

Le Département de l'Essonne a participé au financement de ce pôle sur la base du Contrat de Plan 2000-2006 et du Contrat de Projets 2007-2013 prorogé sur 2014.

LE FINANCEMENT D'ETUDES ACOUSTIQUES

Le Conseil départemental de l'Essonne a participé au financement d'une étude d'avant-projet concernant la pose de dispositifs anti-bruit à proximité des voies ferrées sur les communes de Boussy-Saint-Antoine et Quincy-sous-Sénart, à hauteur de 20 % du coût HT de l'étude, avec un maximum de 45 200 €.

Il s'agit d'une aide versée pour la résorption des points noirs de bruit ferroviaire, dans le cadre d'un dispositif de financement des infrastructures de transport collectif d'intérêt départemental ou intercommunal non pris en compte par le contrat de plan Etat – Région, ainsi que le financement de leur environnement.

Par ailleurs, dans le cadre du contrat de plan Etat – Région, le Département participe à hauteur de 20 % au financement de murs anti-bruit le long des autoroutes.

MESURES VISANT A PREVENIR OU REDUIRE LE BRUIT DANS L'ENVIRONNEMENT PREVUES DANS LES 5 ANNEES A VENIR

MESURES DANS LES BATIMENTS DEPARTEMENTAUX

Le Conseil départemental de l'Essonne s'est fixé une priorité en matière d'exemplarité dans son patrimoine et la rénovation acoustique, couplée à la rénovation thermique de son parc immobilier, en fait donc partie.

Une des mesures proposée dans ce PPBE est de mettre à disposition les données bruit essentielles lors de la construction ou de la réhabilitation d'un bâtiment de propriété départementale.

Cette prise en compte des nuisances sonores au préalable permettra de mieux optimiser l'agencement du bâtiment notamment.

Le Département de l'Essonne dispose de deux schémas directeurs, pilotés par la Direction de la Construction et des Bâtiments du Conseil départemental de l'Essonne, qui peuvent intégrer la prise en compte de l'acoustique dans les bâtiments départementaux :

1. Le Schéma directeur de l'Immobilier (SDI)

Voté par l'Assemblée départementale le 21 mai 2012, le SDI fixe les grandes orientations et les principes généraux de la stratégie immobilière pour l'ensemble du patrimoine bâti, hors collèges, toute nature confondue. Il place l'usager et le personnel au centre de la démarche. Le SDI identifie les priorités ou les plans d'actions à court terme dans une logique à plus long terme comprenant 3 axes : patrimoine, maîtrise d'ouvrage et maintenance. A court terme, l'accent est mis sur le secteur social.

Les travaux nécessaires de corrections acoustiques pourront être programmés dans le cadre du Schéma directeur de l'Immobilier (SDI).

2. Le Schéma Directeur Energie (SDE)

Le Conseil départemental a voté le 27 janvier 2014 son Schéma Directeur Energie (SDE), portant sur l'ensemble du patrimoine immobilier départemental, collèges et autres bâtiments. Ce schéma consiste, dans le cadre réglementaire des lois Grenelle, en un plan d'actions pluriannuel soutenable au regard de la situation de la collectivité, à mettre en œuvre des opérations poursuivant 3 objectifs :

- optimisation des coûts de fonctionnement liés à l'énergie,
- amélioration de l'efficacité énergétique du patrimoine départemental,
- mise en œuvre des moyens permettant de pérenniser les performances énergétiques.

Ces opérations seront programmées dans le cadre de la rénovation du bâti, des constructions neuves ou de l'exploitation de l'ensemble du patrimoine départemental.

MESURES EN MATIERE DE TRAVAUX D'INFRASTRUCTURES ET DE POLITIQUE DE DEPLACEMENTS

Le Conseil départemental de l'Essonne programme et intervient depuis des années sur les infrastructures et les modes de déplacement. Par ce biais, certains programmes dans les 5 ans à venir vont œuvrer à la diminution des nuisances sonores en Essonne.

LES MESURES COMPENSATOIRES EN FAVEUR DE LA REDUCTION DU BRUIT DANS LA REALISATION DES GRANDS PROJETS

Les opérations suivantes, parmi les projets dont la réalisation est prévue dans les 5 ans à venir, feront l'objet de mesures compensatoires définies lors de l'étude d'impact :

Nom de l'opération	Commune (s) concernée (s)	Type d'aménagement	Date de réalisation
Tram- Train Massy- Evry	Viry- Châtillon / Grigny	Ecrans acoustiques	entre 2015 et 2019

LE RENOUVELLEMENT REGULIER DES COUCHES DE ROULEMENT

Le Département s'engagera annuellement sur un programme de renforcement et de réhabilitation de chaussée. La conservation du réseau routier en bon état contribue au maintien d'un environnement sonore satisfaisant pour les riverains.

LA POURSUITE DES SCHEMAS EN MATIERE DE DEPLACEMENTS

1. La mise en œuvre du Plan d'Actions pour un Transport Durable des Marchandises en Essonne (PATDME)

Le Département de l'Essonne a approuvé le PATDME le 02 avril 2012. La phase de mise en œuvre de ce document se poursuit.

Celle- ci repose sur un plan d'actions décliné en 3 axes de travail opérationnel :

- rationaliser la desserte routière du territoire essonnien,
- garantir un cadre de vie durable pour les essonniens en incitant au report modal,
- sensibiliser et capitaliser l'information pour promouvoir une logistique partagée.

2. La poursuite de la mise en œuvre du Schéma Directeur Départemental des Circulations Douces (SDDCD)

La mise en œuvre du SDDCD va se poursuivre dans les 5 années à venir au travers de la réalisation des projets d'infrastructures routières et de transport en commun, qui présentent tous un caractère multimodal, ou bien dans le cadre de projets de requalification en traversée d'agglomération.

Il est également prévu de réaliser ou d'étudier des itinéraires exclusivement réservés aux modes doux. C'est le cas notamment de la dernière phase de travaux de la liaison Bois de Saint- Eutrope – Berges de Seine, de l'Eurovéloroute n°3 ou de la Véloscénie.

3. La Convention d'Engagement Volontaire

La mise en œuvre de la convention d'engagement volontaire, au travers de la constitution d'un comité de pilotage et de 3 groupes de travail devrait permettre de définir dans les 5 ans qui viennent une démarche « route durable » appliquée aux routes du département de l'Essonne.

LA POLITIQUE D'ECO-MOBILITE DU DEPARTEMENT

- Développement du covoiturage

Une réflexion globale est en cours au niveau interdépartemental et régional pour une meilleure coordination et visibilité des actions de covoiturage en Ile-de-France : sites internet, signalisation, stationnement, réglementation, etc.

- Développement d'une politique interne favorable au vélo

Une réflexion est en cours avec la Délégation au Développement Durable et Solidaire (DDDS) pour promouvoir une véritable politique d'utilisation du vélo pour les déplacements des agents. Il pourrait être, par exemple envisagé à titre expérimental de prêter aux agents de la future MDPHE résidant à quelques kilomètres de leur lieu de travail des vélos à assistance électrique (VAE). Des solutions sont possibles comme l'acquisition, mais aussi la mise à disposition par une société spécialisée d'une flotte privative avec un service comprenant l'entretien et la maintenance des vélos.

- Actions de formation

Des actions de formation sont envisagées avec la DRH en accord avec la DMG, pour former les agents à une meilleure conduite, aussi bien en ce qui concerne l'éco-mobilité que la sécurité routière avec l'objectif de diminuer les accidents routiers et les coûts d'utilisation des véhicules de service.

- Une expérimentation sur le site de la MDPHE

Une expérimentation est en cours sur le site d'Evry-Parc qui doit regrouper, en 2016, l'actuelle Maison Départementale des Personnes Handicapées de l'Essonne (MDPH) [107 agents] et la Direction des personnes handicapées (DPAH) pour 108 agents. L'objectif est de proposer aux agents des solutions alternatives au déplacement domicile-travail en véhicule personnel, sachant que le site dispose de 101 places de stationnement pour 216 agents.

Trois pistes de travail ont été identifiées avec la participation des agents concernés :

- ✓ Télétravail à domicile ou en tiers lieux ;
- ✓ Covoiturage avec notamment une action innovante consistant à covoiturer à 3 pour le domicile/travail avec des véhicules de service, si possible électriques ;
- ✓ Vélo et marche à pied.

LE DEVELOPPEMENT DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORTS EN COMMUN

1. La création de Sites Propres de Transports en Commun (SPTC)

Dans la perspective d'offrir des alternatives à l'usage de la voiture particulière notamment dans les zones denses, le Département a souhaité développé des lignes de bus en sites propres, pouvant accueillir des bus à haut niveau de service. Compte tenu des besoins en termes d'attractivité et de desserte, les liaisons à renforcer concernent les pôles de Massy – Saclay, Orly et Evry – Corbeil.

Ces projets s'accompagnent systématiquement d'une réflexion multimodale et intermodale avec l'intégration des besoins en circulations douces.

- o Le Tramway Villejuif – Athis- Mons – Juvisy-sur-Orge

Le tramway Villejuif – Athis-Mons – Juvisy-sur-Orge participe à la constitution d'un réseau maillé de transports collectifs en site propre. L'objectif est de favoriser l'utilisation des transports collectifs sur l'axe RN 7 régulièrement saturé, de desservir les zones d'emplois d'Orly, de Rungis et de Thiais et de donner une dimension urbaine à la RN 7 sur la section concernée par le tramway.

Le projet a été phasé en deux parties : Villejuif – Athis-Mons puis Athis-Mons – Juvisy.

La mise en service de la phase Villejuif- Athis- Mons est intervenue en novembre 2013. La section Athis-Mons – Juvisy a été déclarée d'utilité publique le 27 novembre 2013. A ce jour, la mise en service est prévue pour 2021.

- o Le Tram- Train Massy- Evry

Le projet de Tram- Train Massy- Evry projet permet des raccordements avec le réseau ferré francilien existant au niveau des gares RER de Massy- Palaiseau, d'Epinay sur Orge et d'Evry- Courcouronnes.

Le tracé retenu présente une longueur d'environ 20,1 km. Celui- ci se divise en 2 grandes parties, la section Massy- Epinay sur les voies existantes de la Grande Ceinture (actuellement utilisées par une branche du RER C) d'une longueur de 10 km, et la section Epinay- Evry de voies nouvelles en milieu urbain d'une longueur de 10.1 km.

Le projet offrira des correspondances diverses en gare de Massy- Palaiseau avec les futurs projets de transports en commun en site propre en projet dans l'aire d'étude dont la liaison Massy- Orly, la liaison du plateau de Saclay jusqu'à Saint Quentin en Yvelines et la ligne TZen 4 entre Viry-la-Treille et Corbeil-Essonnes.

Après l'approbation du schéma de principe et du dossier d'enquête publique, le projet a été déclaré d'utilité publique le 22 août 2013. Le démarrage des premiers travaux est prévu en octobre 2015 et la mise en service est envisagée fin 2019.

- TZen 4 (Ligne 402)

La ligne 402 est la ligne de transport en commun routier la plus importante du département et de la grande couronne. Malgré une bonne qualité d'offre de transport (amplitude horaire importante, fréquence élevée), la ligne 402 connaît des problèmes récurrents de surcharge en heure de pointe et d'irrégularité dus à la longueur de la ligne.

Le projet vise à réaliser un bus à haut niveau de service (BHNS) tout en garantissant l'évolution vers un mode tramway à plus long terme entre Viry-Chatillon « La Treille » et la gare RER de Corbeil-Essonnes et à plus long terme Le Coudray-Montceaux.

L'enquête publique devrait se tenir début 2016 pour une mise en service en 2020.

- SPTC Polytechnique – Saclay- Châteaufort

Ce SPTC constitue une section de la 3ème phase de travaux prévue dans le cadre de la liaison Massy / Saint-Quentin-en-Yvelines.

Le tronçon entre l'Ecole Polytechnique et Saclay (Christ de Saclay), est en cours de réalisation sous le pilotage du STIF. Sa mise en service est envisagée pour la fin de l'année 2015.

Le tronçon entre le Christ de Saclay et Châteaufort est pris en compte dans le cadre du projet départemental de réaménagement de la RD 36. Les travaux devraient débuter en 2017.

2. La création de pôles d'échanges

- Le Pôle multimodal de Massy

Le pôle de Massy a été mis en service le 31 mai 2012 avec l'ouverture de la nouvelle passerelle.

Des travaux relatifs au maintien de l'ancienne passerelle sont également prévus. En effet, la ville de Massy a demandé le maintien de l'ancienne passerelle pour assurer la continuité des traversées inter- quartiers après la fermeture des accès aux RER du nouveau lien. Cette demande est notamment liée au fait que la nouvelle passerelle n'est pas prévue pour être ouverte la nuit.

- Le Grand Pôle Intermodal de Juvisy -sur -Orge

La gare de Juvisy-sur-Orge est enserrée dans un tissu urbain dense de centre-ville. Elle comporte trois gares routières et est desservie par deux branches du RER (lignes C et D), qui contribuent à l'éclatement de la ville en trois quartiers différents.

Le projet de pôle vise à mieux répondre aux besoins des voyageurs en termes d'amélioration de l'intermodalité, d'accessibilité et de confort, mais également à des objectifs de lisibilité des accès et d'insertion urbaine de la gare dans le site, en cohérence avec la volonté de la commune de limiter le trafic de transit automobile dans le centre-ville. Par ailleurs, l'opération vise à réhabiliter le pont routier situé au-dessus des voies ferrées (et des quais), qui est apparu fortement dégradé, et présentant à court terme des risques pour les usagers.

Le projet de pôle s'articule notamment avec le prolongement du Tramway T7 Villejuif – Athis-Mons jusqu'à la gare de Juvisy-sur-Orge.

La maîtrise d'ouvrage du projet est assurée par le Conseil départemental de l'Essonne, la SNCF et RFF pour les éléments de programme qui les concernent. La SNCF est également coordinateur des maîtrises d'ouvrage. Les travaux sont en cours. La mise en service complète du pôle est attendue pour mi 2020 avec des mises en service partielles dès que possible.

LES PROJETS A L'ETUDE

Plusieurs projets d'infrastructures de transport sont en cours d'étude. Leur réalisation interviendra après 2018.

Parmi ces opérations, certaines auront un impact positif sur le bruit routier :

- l'implantation d'un SPTC sur la RN20 entre Massy et Arpajon sud,
- l'achèvement de la liaison SPTC Massy / Saint- Quentin-en–Yvelines,
- la réalisation du site propre en phase 2 du TZen1 entre Saint- Germain- les – Corbeil et Corbeil-Essonnes,
- l'implantation d'un SPTC sur la RN7 entre Orly et Evry / Corbeil-Essonnes,
- la création d'un SPTC entre Massy et Orly,
- la création d'un SPTC entre Massy et Les Ulis (site propre sur A10).

MESURES DE PREVENTION, DE COMMUNICATION, D'INFORMATION ET DE SENSIBILISATION

LE SOUTIEN A L'OBSERVATOIRE BRUITPARIF POUR SES MISSIONS D'AMELIORATION DES CONNAISSANCES SUR LE BRUIT, DE SENSIBILISATION ET D'INFORMATION

L'association Bruitparif a été créée en 2005 par le Conseil Régional et le démarrage de son activité a coïncidé avec les 5 années de la politique départementale de prévention des nuisances sonores. Le Conseil départemental de l'Essonne soutien cette association depuis son démarrage, tant en fonctionnement qu'en investissement.

Bruiparif est devenu un acteur incontournable des politiques publiques en matière de bruit en Ile-de-France.

Les trois missions principales de cet observatoire sont :

- **De mesurer et d'évaluer l'environnement sonore francilien** (réseau de surveillance, laboratoire d'exploitation et d'analyse du bruit, recherche et développement).

  En Essonne, une station de mesure du bruit routier est déployée sur Ris-Orangis et un Sonopode a été implanté à Limours pour le suivi du bruit des aéronefs en provenance ou à destination de Paris-Orly. Ces stations font partie du réseau RUMEUR et devraient être complétées en Essonne en 2012 par de nouvelles stations. Les données du réseau sont également disponibles en ligne sur le site internet de Bruitparif à tout moment http://www.bruitparif.fr/.

  Bruitparif participe également à l'étude SURVOL concernant l'impact santé-environnement du trafic aérien des trois principales plateformes en Ile-de-France, dont Orly. Ses interventions répondent aux attentes des associations et des riverains.

- **D'accompagner les politiques publiques** (application de la directive européenne 2002/49/CE sur le bruit dans l'environnement, Forum des Acteurs franciliens pour une meilleure gestion de l'environnement sonore).

  Bruitparif a accompagné les collectivités dès 2007 dans leurs projets de carte de bruit et de plan d'actions : une aide technique et de mise en réseau très demandée par les porteurs de projets. L'association a permis également un échange de savoir important et la création d'un réseau d'acteurs de par l'organisation de différents colloques auxquels le Département assiste régulièrement.

  Le projet principal en cours est la réalisation d'une cartographie régionale du bruit. Le Département de l'Essonne est fortement impliqués dans le projet et doit conventionner avec Bruitparif afin d'alimenter régulièrement la carte régionale et permettre sa mise à jour.

- **De sensibiliser les Franciliens à l'importance de la qualité de l'environnement sonore et aux risques liés notamment à l'écoute des musiques amplifiées**.

  Bruitparif intervient régulièrement dans les lycées, dans ses locaux ou dans les manifestations organisées par les collectivités afin de sensibiliser notamment les jeunes aux risques liés à l'écoute des musiques amplifiées, mais également pour sensibiliser les franciliens à l'importance de la qualité de l'environnement sonore.

Pour le moment, le Département de l'Essonne n'a sollicité l'association qu'une seule fois dans le cadre d'une randonnée acoustique, mais ce volet sensibilisation des jeunes pourrait être plus utilisé sur le territoire de l'Essonne, notamment dans les collèges.

Le Conseil départemental de l'Essonne maintiendra sa participation à l'activité de Bruitparif qui est devenu un acteur incontournable et reconnu en Ile-de-France, au même titre qu'Airparif.

LE TRAVAIL COLLABORATIF AVEC LA DDT91

Le Conseil départemental et la Direction départementale des territoires DDT de l'Essonne travaillent conjointement sur la thématique du bruit des transports terrestres sur le département de l'Essonne.

Les services du Conseil départemental ont travaillé avec les services de la Préfecture sur l'élaboration du classement sonore, qui a donné lieu à l'arrêté du 28 février 2005 relatif au classement sonore du réseau routier départemental notamment : http://essonne.gouv.fr/fre/Publications-legales/Arretes/Bruit-arretes-prefectoraux.

Depuis 2005, les services des deux entités travaillent de concert sur l'application de la directive européenne 2002 en Essonne. Les cartes stratégiques du bruit ont été co-élaborées et certains comités Bruit ont été co-présidés.

Cette collaboration intéressante et enrichissante sera maintenue dans le cadre notamment de la révision en cours du classement sonore par les services de l'Etat.

LA SENSIBILISATION PAR L'INTERMEDIAIRE DE PRET DE SONOMETRES

La Direction de l'environnement du Conseil départemental de l'Essonne a acquis deux sonomètres avec le double objectif de réaliser des mesures de sensibilisation en interne et de permettre le prêt des instruments aux collectivités souhaitant réaliser des opérations de sensibilisation sur le bruit, des mesures de bruit sur des secteurs spécifiques en extérieur ou dans des équipements, les cantines par exemple.

Ce prêt est aussi destiné à d'autres directions en interne au Conseil départemental et aux associations d'environnement en Essonne.

Cette mesure du PPBE a pour objectif de permettre aux collectivités ou aux associations d'accéder aux prêts de ces sonomètres.

LA SENSIBILISATION AU BRUIT A DESTINATION DES COLLEGIENS

Le Conseil départemental est gestionnaire des cantines des collèges du département. Dans le cadre de ce PPBE, des appareils d'indication de niveau de bruit ont été acquis afin d'être installés de façon ponctuelle dans les collèges du département de l'Essonne, et permettre de faire prendre conscience aux demi-pensionnaires des niveaux de bruit auxquels ils sont exposés sur le temps de repas.

Cet équipement pourra se faire avec un accompagnement pédagogique de l'instrumentation et des animations sur le sujet. Des campagnes de communication à destination des collégiens pourront être mises en place en ce qui concerne les risques auditifs liés à une surexposition au bruit.

L'objectif est double : permettre aux demi-pensionnaires de prendre conscience de l'effet de leur comportement sur les niveaux de bruit, en faisant un lien sur les impacts sur la santé, et permettre au Conseil départemental de disposer des relevés sonores à prendre en compte dans la priorisation des travaux de réfection et d'aménagement des cantines des collèges.

Ce travail est mené en parallèle des interventions du Conseil départemental de l'Essonne sur le thème de la réduction du gaspillage alimentaire dans les cantines. En effet, une des raisons possible du gaspillage alimentaire dans les établissements scolaires peut être des niveaux de bruit trop élevés, qui poussent les convives à manger trop rapidement pour sortir de la salle de réfectoire. Ainsi, la nourriture servie n'est parfois pas consommée.

A terme, ces indicateurs de bruit pourraient également servir à sensibiliser le public essonnien lors des manifestations auxquelles participe le Conseil départemental de l'Essonne.

MESURES POSSIBLES DANS LES ZONES PRIORITAIRES

METHODOLOGIE D'ETUDE ET CHOIX DES ZONES PRIORITAIRES

Le Conseil départemental de l'Essonne a réalisé une étude sur l'impact acoustique réel de l'ensemble des routes départementales de plus de 3 millions de véhicules par an dans le cadre d'un marché à bons de commande.

Sur ces voies de forts trafics, le bureau d'études a travaillé sur les zones en dépassement de seuil du bruit routier.

Ainsi, 152 zones de conflits homogènes ont été répertoriées. Ces zones ont été décomposées selon leur homogénéité d'exposition au bruit et de traitement du site en vue d'éventuelles solutions d'améliorations.

Ces zones ont été visitées par le bureau d'études et comparées aux données théoriques relatives à la carte stratégique du bruit. Les visites ont porté en particulier sur la description du site et sur la réalisation de mesures acoustiques. Ces deux aspects ont été comparés avec le modèle théorique de cartographie, afin de proposer, le cas échéant, des orientations pour la protection acoustique du site.

Une analyse a ensuite été menée vis-à-vis de l'exposition mesurée du bruit routier sur chaque site en comparaison des résultats de la CSB, et en vue de propositions de solutions de protection pour l'amélioration de l'environnement sonore des sites à enjeux.

Deux types de zones ont été écartés de l'analyse car jugées comme non prioritaire :

- les zones de faible exposition au bruit,
- les habitations ne bénéficiant a priori pas du critère d'antériorité.

Les zones étudiées ont été hiérarchisées dans un ordre de priorité décroissant des critères suivants :

1) Respect potentiel de l'antériorité du bâtiment (1978),
2) Dépassements de seuils constatés,
3) Nombre d'habitants en dépassement de seuil de bruit en Lden,
4) Niveau de dépassement du seuil (réduction de bruit recherchée en dB).

Les zones de conflits ont été regroupées dans 4 catégories distinctes :

- **RN7 et RN20, zones prioritaires** : Tronçons des RN7 et RN20, de plus de 3 millions véhicules / an, qui sont prioritaires par rapport aux critères exposés, et qui seront traités de façon prioritaire dans ce PPBE.

- **RN7 et RN20, zones non prioritaires** : Tronçons des RN7 et RN20, de plus de 3 millions véhicules / an, qui ne sont pas considérés comme prioritaires par rapport aux critères exposés et qui ne feront pas l'objet de mesures spécifiques dans ce PPBE.

- **RD prioritaires hors RN7/RN20** : Voies départementales de plus de 3 millions véhicules / an, hors RN7 et RN20, qui sont prioritaires par rapport aux critères exposés, et qui seront traités de façon prioritaire dans ce PPBE (RD25, RD31, RD117, RD118, RD152, RD153, RD191, RD306, RD446, RD 448, RD449, RD54, RD 931).

- **RD non prioritaires hors RN7/RN20** : Voies départementales de plus de 3 millions véhicules / an, hors RN7 et RN20, qui ne sont pas considérés comme prioritaires par rapport aux critères exposés et qui ne feront pas l'objet de mesures spécifiques dans ce PPBE (RD25, RD31, RD118, RD120, RD152, RD153, RD167, RD188, RD191, RD306, RD444, RD446, RD448, RD449, RD19, RD310, RD445, RD117).

Au total, les 152 zones de conflits concernent 22 infrastructures départementales différentes (dont la RN7 et RN20) sur une centaine de km et exposent environ 25 000 personnes en dépassement de seuil Lden.

La décomposition par catégorie est la suivante :

Catégorie	Nombre de zones		Linéaire de voies concernées		Habitants	
RN7 et RN20, zones prioritaires		**26**		**23,57 km**		**5 873**
RN7 et RN20, zones non prioritaires		15		15,23 km		2 301
Autres RD prioritaires		**57**		**34 km**		**10 100**
Autres RD non prioritaires		54		34,34 km		6 707
TOTAL		**152**		**107,14 km**		**24 981**

Les cartes fournies en annexe permettent de localiser l'ensemble de ces zones de conflits (annexes 9, 10, 11 et 12).

DISPOSITIFS CONCERNANT LE TRAITEMENT DES ZONES PRIORITAIRES DES RN7 ET RN20

30% des zones prioritaires identifiées se trouvent le long de ces deux anciennes routes nationales que sont la RN7 et la RN20. Elles représentent 40% du linéaire de voirie concerné par les dépassements de seuil.

- Identification des zones prioritaires

Les 26 zones prioritaires concernant la RN7 et la RN20 se situent sur 19 communes différentes et représentent un linéaire total d'environ 23,5 km. Elles concernent plus de 5 800 personnes en dépassement de seuil de bruit Lden.

Ces deux infrastructures possèdent des zones prioritaires sur l'ensemble de leur itinéraire en traversée de l'Essonne, mais plutôt concentrées vers le Nord (annexes 9 et 10). Le tableau ci-dessous montre leur répartition :

	RN7	RN20
Egly		2 sites
Saint Germain les Arpajon		1 site
Ris Orangis	3 sites	
Boissy Sous Saint Yon		1 site
Champlan		1 site
Ballainvilliers		2 sites
Viry Chatillon	2 sites	
Chilly Mazarin et Massy		1 site
Arpajon et Ollainville		1 site
Juvisy sur Orge	1 site	
Athis Mons	2 sites	
Linas		3 sites
Montlhery		1 site
La Ville du Bois		1 site
Viry Chatillon et Grigny	1 site	
Longpont sur Orge		1 site
Corbeil Essonnes	2 sites	
Total	11 sites	15 sites

Sur ces deux infrastructures routières, des projets de requalification sont engagés.

1. Projet de requalification de la RN20

Depuis 2006, le Département de l'Essonne est gestionnaire de la RN20 et il a permis la création d'un syndicat mixte ouvert d'études RN20, créé par arrêté préfectoral le 16 juin 2009. Ce syndicat se compose du Conseil départemental de l'Essonne, de la Communauté d'agglomération Europ'Essonne, de la Communauté de communes de l'Arpajonnais et de la Communauté d'agglomération du Val d'Orge.

Entre 2010 et 2011, des études ont été menées afin d'élaborer un Schéma de référence du territoire de la RN20, s'étirant de Massy à Boissy-Sous-Saint-Yon. Ce document définit les grandes orientations d'aménagement du territoire essonnien de la RN20 à plusieurs horizons de temps, du court au long terme, avec l'insertion d'un site propre de transport en commun sur la RN20.

La première phase de mise en œuvre, démarrée en 2012, vise à préfigurer la future ligne de SPTC, à mettre en place les mesures conservatoires nécessaires pour préparer les aménagements à venir et la réalisation de carrefours sur la RN 20 afin d'effacer les effets de coupure sur certains secteurs stratégiques.

Une étude foncière, établie en 2013, vise à identifier les fonciers impactés par le tracé du SPTC et à identifier les fonciers potentiellement mobilisables dans l'épaisseur des territoires.

Enfin, une étude de faisabilité urbaine, lancée en avril 2014 a permis l'élaboration d'un Plan directeur qui a vocation à étudier les territoires dans leur épaisseur et à articuler le projet transport et le développement urbain.

L'ensemble des 15 zones prioritaires en dépassement de seuil le long de la RN20 se trouve dans cette portion Nord de la RN20.

Dans le cadre de ce PPBE, une étude spécifique a été menée afin d'intégrer le traitement acoustique à l'ensemble du projet urbain de requalification de la RN20 et de prendre en compte l'impact global de l'opération sur l'ambiance sonore des riverains de l'infrastructure. Des préconisations en matière d'acoustique ont été rédigées dans le cadre de l'étude de faisabilité urbaine du réaménagement de la RN20.

Le projet de requalification de la RN20 aura des effets positifs dans la plupart des secteurs traversés, avec :

- la requalification en boulevard urbain pour les zones urbaines, où la diminution de vitesse à 50 km/h apportera également une diminution des niveaux de bruit émis ;
- la suppression de certains points noirs de bruit (habitations en dépassement de seuil de bruit routier actuellement qui seront détruites).

Malgré tout, les zones de conflits inventoriées devront pour la plupart faire l'objet d'un examen particulier en vue de confirmer ou non les dépassements de seuils de bruit après aménagements.

La politique d'aménagement de constructions nouvelles devra tenir compte du fait que la RN20 continuera à produire un bruit important. C'est par exemple le cas du projet Terralia à la Ville du Bois où l'on sent qu'un effort particulier a été réalisé dans l'architecture des bâtiments.

L'infrastructure reste actuellement classée dans les catégories de bruit les plus bruyantes (1 et 2) et des précautions doivent donc être maintenues pour la protection des nouveaux riverains.

Des principes généraux d'amélioration de l'environnement sonore sont donnés pour les futurs aménagements urbains le long de la RN20 ; ces recommandations peuvent être considérées pour une approche globale des projets mais ils devront ensuite être étudiés spécifiquement en détail.

Les premiers aménagement doivent intervenir sur le secteur de Ballainvilliers (carrefour de la future route de Chasse) et induiront une diminution de la vitesse.

2. Projet de requalification de la RN7

Gestionnaire de l'axe depuis 2006, le Département de l'Essonne pilote depuis 2010, en étroite collaboration avec les collectivités concernées et les partenaires institutionnels et territoriaux l'élaboration du Schéma de référence pour la requalification urbaine et économique de la RN 7 autour d'une liaison en transport en commun entre les pôles d'Evry/Corbeil-Essonnes et d'Orly.

Ce projet, validé par l'Assemblée départementale le 21 mai 2012, vise à articuler des enjeux d'échelle métropolitaine, essonnienne et locale en développant de manière conjointe les transports, l'aménagement et le développement économique et urbain du territoire. Il contribue ainsi à favoriser l'intensification urbaine le long et dans l'épaisseur de l'axe, à développer et à améliorer durablement les déplacements, le cadre de vie des habitants et des actifs, l'implantation d'entreprises.

Le schéma de référence de la RN7 propose la création d'un site propre de transport en commun (SPTC) à usage mixte, c'est-à-dire la réalisation d'une infrastructure qui pourra être support de différentes lignes de transport. Cette étude a été complétée par des études foncières et de faisabilité urbaine au cours des années 2013 et 2014.

Cet aménagement, progressif et phasé, bénéficiera d'abord aux tronçons sur lesquels circulent déjà des bus structurants. Il se poursuivra en accompagnant les projets urbains et de développement économique le long de la RN7, offrant par la même occasion une nouvelle vision de l'aménagement urbain de cet axe.

L'ensemble des 11 zones prioritaires en dépassement de seuil le long de la RN7 se trouve dans la portion Nord de la RN7. Si l'étude menée sur le RN20 au niveau acoustique est concluante, il pourra être envisagé de réaliser un accompagnement similaire de l'opération sur la RN7 entre Orly et Corbeil Essonnes.

DISPOSITIFS CONCERNANT LE TRAITEMENT DES ZONES PRIORITAIRES HORS RN7 ET RN20

- Définition des zones prioritaires

Les 57 zones prioritaires (hors RN7 et RN20) concernent 13 routes départementales différentes sur 24 communes, et correspondent à un linéaire total d'environ 34 km. Elles concernent 10 100 personnes en dépassement de seuil de bruit Lden et sont représentées en annexe 11.

L'ensemble des voies est plutôt concentré dans le Nord Est du département de l'Essonne. Dans le Sud de l'Essonne, on ne compte qu'une seule zone de conflit prioritaire à Etampes. On peut également citer la commune d'Arpajon avec 2 zones de conflits prioritaires sur la RD152 et la RD449, ainsi que les communes de Mennecy et Ormoy (RD153 et RD191).