



Mémoire de réponses à l'avis
délibéré de la MRAe d'Île-de-
France à l'occasion de la
modification n°7 du PLU de
Montmagny

ELVIA GROUP

[DE SOUSA THOMAS] [BOURGEOIS WILLIAM]

[LIV 002 - MEMOIRE DE REPONSES A L'AVIS DE LA MRAE – 041024 - IND B]



ELVIA GROUP | 27 rue de la Gare 94230 Cachan

info@elvia-group.fr



1 Préambule

Le présent document vise à apporter des éléments de connaissance suite à l'avis n°MRAe 2024-084 adopté lors de la séance du 3 août 2024 par la Mission Régionale d'Autorité Environnementale d'Île-de-France, compétente en matière d'environnement, et portant sur l'évaluation environnementale de la procédure de modification n°7 du Plan Local d'Urbanisme de la commune de Montmagny (95).

2 Réponse à l'avis détaillé

2.1 Articulation avec les autres documents d'urbanisme

L'Autorité Environnementale recommande de compléter l'évaluation environnementale par une analyse de l'articulation des évolutions prévues avec les objectifs du PADD.

La modification n°7 du PLU de Montmagny s'inscrit dans plusieurs objectifs du PADD approuvé le 21 décembre 2006, notamment :

- *Créer un sous-secteur UCv1 afin de permettre la densification d'un îlot dans le secteur de la gare d'Épinay-Villetaneuse ;*
- *Créer un sous-secteur UCc afin de permettre la densification d'un îlot situé rue de Villetaneuse ;*
- *Supprimer et créer de nouveaux emplacements réservés en vue de réaménager l'espace public et de créer des jardins familiaux ;*
- *Créer une liaison destinée aux modes actifs le long des voies ferrées ;*
- *Supprimer des secteurs qui concernent la ZAC de la Jonction close en 2017 ;*
- *Reclasser une partie de la zone Uep en zone UG ;*
- *Modifier certaines dispositions du règlement ;*
- *Ajouter des informations en vue de faciliter la compréhension du règlement.*

La création d'un sous-secteur UCv1 favorise la réalisation de :

- L'orientation n° 1 « Réaffirmer la structuration de l'axe urbain Nord/Sud de Montmagny » qui vise entre autres à densifier aux abords de la gare multimodale Epinay-Villetaneuse en favorisant la mixité sociale au sein des futures habitations et en diversifiant la typologie de l'habitat dans un secteur composé de bâti de type, d'époque et de style architectural varié.
- L'orientation n°11 « Créer un environnement favorable au maintien et au développement des activités et de l'emploi, par l'extension et le renouvellement des activités situées le long de la route de Saint-Leu.

La création d'un sous-secteur UCc ne favorise aucune mesure du PADD.

La suppression et la création de nouveaux emplacements réservés, en vue de réaménager l'espace public et de créer des jardins familiaux, favorise la réalisation de :

- L'orientation n° 4 « Renforcer la structuration et la protection des espaces verts publics » à l'échelle communale, en dehors des sites identifiés dans l'orientation.

La création d'une liaison destinée aux modes actifs le long des voies ferrées, favorise la réalisation de :

- L'orientation n° 13 « Créer de nouvelles voiries et circulations douces en cohérence avec la trame existante », notamment le long du quartier des Sablons.

Les autres points de modifications concernent des rectifications techniques du règlement écrit et graphique du PLU et n'impactent pas le PADD.



L'Autorité Environnementale recommande de compléter et revoir la présentation de l'articulation du projet de PLU avec les autres plans et programmes en s'appuyant de manière précise sur le contenu de la révision.

Le PLU doit être compatible avec les documents de référence répertoriés au L.131-4 du code de l'urbanisme.

Les Schémas de COhérence Territoriale prévus à l'article L. 141-1 du code de l'urbanisme	Le projet de territoire de l'intercommunalité CA Plaine Vallée sera adopté par le conseil communautaire en décembre 2024, pour une durée de mise en œuvre de 2025 à 2035.
Les schémas de mise en valeur de la mer prévus à l'article 57 de la loi n° 83-8 du 7 janvier 1983 relative à la répartition de compétences entre les communes, les départements, les régions et l'Etat	Non concerné
Les plans de mobilité prévus à l'article L. 1214-1 du code des transports	Le Plan de Déplacements Urbains d'Île-de-France (PDUIF), approuvé en 2014, couvre la période 2010-2020. Sa révision est en cours, il a été arrêté par le conseil régional le 27 mars 2024 et est actuellement en phase de concertation avant une approbation prévue en 2025.
Les Programmes Locaux de l'Habitat prévus à l'article L. 302-1 du code de la construction et de l'habitation	Le PLU doit être compatible avec le Programme Local de l'Habitat de la Communauté d'Agglomération Plaine Vallée, adoptée le 31 mars 2021.

Le PLU doit être compatible avec les documents de référence répertoriés au L.131-5 du code de l'urbanisme.

Le Plan Climat-Air-Energie Territorial prévu à l'article L. 229-26 du code de l'environnement	Le PCAET est actuellement en cours d'évaluation par l'Autorité environnementale. Il sera ensuite soumis à la consultation publique avant son adoption finale par le conseil communautaire.
Les plans locaux de mobilité prévus à l'article L. 1214-13-2 du code des transports et les plans locaux de mobilité prévus pour la région d'Ile-de-France à l'article L. 1214-30 du code des transports	Le projet de territoire sur la mobilité de l'intercommunalité CA Plaine Vallée sera adopté par le conseil communautaire en décembre 2024, pour une durée de mise en œuvre de 2025 à 2035. Le Plan de Déplacements Urbains d'Île-de-France (PDUIF) est donc celui à considérer.

Le PLU doit être compatible avec les documents de référence répertoriés au L.131-6 du code de l'urbanisme.

En l'absence de schéma de cohérence territoriale, les plans locaux d'urbanisme sont compatibles avec les dispositions mentionnées au 1° et avec les documents énumérés aux 2° à 18° de l'article L. 131-1 du code de l'urbanisme.

Le Schéma Directeur de la Région d'Île-de-France prévu à l'article L. 123-1 du code de l'urbanisme	Le Schéma Directeur de la Région Île-de-France environnemental (SDRIF-E) « Île-de-France 2030 » a été adopté le 11 septembre 2024 par la région Île-de-France pour coordonner l'aménagement du territoire jusqu'en 2040.
--	---



Les orientations fondamentales d'une gestion équilibrée de la ressource en eau et les objectifs de qualité et de quantité des eaux définis par les Schémas Directeurs d'Aménagement et de Gestion des Eaux prévus à l'article L. 212-1 du code de l'environnement	Le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) 2022-2027
Les objectifs de protection définis par les Schémas d'Aménagement et de Gestion des Eaux prévus à l'article L. 212-3 du code de l'environnement	Le Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SAGE) Croult Enghien Vieille Mer.
Les objectifs de gestion des risques d'inondation définis par les Plans de Gestion des Risques d'Inondation pris en application de l'article L. 566-7 du code de l'environnement, ainsi qu'avec les orientations fondamentales et les dispositions de ces plans définies en application des 1° et 3° du même article	Le Plan de Gestion des Risques d'Inondation (PGRI) du bassin Seine Normandie 2022-2027
Les dispositions particulières aux zones de bruit des aéroports prévues à l'article L. 112-4 du code de l'urbanisme	Le plan de prévention du bruit dans l'environnement de l'aéroport Charles de Gaulle 2022-2026
Le Schéma Régional de Cohérence Ecologique prévu à l'article L. 371-3 du code de l'environnement	Le Schéma Régional de Cohérence Ecologique (SRCE) de la région Île-de-France, approuvé par délibération le 26 septembre 2013
Le schéma régional de l'habitat et de l'hébergement prévu à l'article L. 302-13 du code de la construction et de l'habitation	Le schéma régional de l'habitat et de l'hébergement (SRHH) pour la période 2024-2030 (traduit dans le PLH de la CA Plaine Vallée
Le plan de mobilité d'Île-de-France prévu à l'article L. 1214-9 du code des transports	Après enquête publique et avis du préfet de région et du préfet de police de Paris, il a été arrêté par le conseil régional le 27 mars 2024 et est actuellement en phase de concertation avant une approbation prévue en 2025.

En l'absence de Schéma de COhérence Territoriale, les Plans Locaux d'Urbanisme prennent en compte les documents mentionnés à l'article L. 131-2 du code de l'urbanisme.

Les objectifs des Schémas Régionaux d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires prévus à l'article L. 4251-3 du code général des collectivités territoriales	En Île de France, le SRADDET correspond au SDRIF-e qui doit être compatible avec le Plan d'Urbanisme Local.
Les programmes d'équipement de l'État, des collectivités territoriales et des établissements et services publics	/



2.1.1 Le Programme Local de l'Habitat de la Communauté d'Agglomération Plaine Vallée

Le PLH est un outil de planification de la politique locale de l'habitat établi par les établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) à fiscalité propre. Son cadre juridique est établi par les articles L.302-1 à L.303-4-3 du code de l'urbanisme.

Plusieurs points de modification du PLU s'accordent avec les orientations du PLH de la CA Plaine Vallée :

Orientation 1 : Produire une offre de logement adaptée au territoire

Action 1 : Décliner les objectifs de construction neuve

L'objectif annuel de construction neuve à Montmagny est de **330 logements** sur la période du **PLHi**. La création du sous-secteur **UCv1** permet d'atteindre cet objectif en prévoyant la création de **124 logements**, du T1 au T4, dans un espace urbanisé et stratégique à proximité de la gare d'Épinay-Villetaneuse.

La création du sous-secteur **UCc** favorise également l'atteinte de cet objectif, par la mise en œuvre d'une opération de destruction-reconstruction venant densifier la parcelle par la création de logements supplémentaires.

Action 2 : Veiller à la production de logements sociaux

L'objectif est de répondre aux engagements de production de logements sociaux fixés dans le cadre de la loi SRU. La commune bénéficie d'un taux de logements sociaux de 26,54 %¹, en respect du cadre législatif. Dès lors, le PLHi préconise de créer **1 logement locatif social** pour **54 logements créés** par an, soit **6 logements** à la fin de la période du programme intercommunal. La création du sous-secteur **UCv1** permet d'atteindre, et même de dépasser cet objectif en prévoyant **37 logements locatifs sociaux**.

Orientation 4 : Produire une offre de logement adaptée au territoire

Action 3 : Encourager le logement étudiant

La création du sous-secteur **UCv1** implique la réalisation d'un projet de construction d'habitations en vue de créer en partie des T1, afin de favoriser l'offre de logement pour étudiants sur la commune. L'emplacement, à proximité de la gare d'Épinay-Villetaneuse, est stratégique, car le Tramway T11 relie directement l'université de Villetaneuse.

Les points de modification apportés au PLU sont conformes au PLHi dans sa contribution dans l'augmentation de l'offre de logements neufs.

2.1.2 Le Schéma Directeur de la Région d'Île-de-France

2.1.2.1 Le SDRIF Objectif 2030

Le Schéma Directeur de la Région Île-de-France (SDRIF) est un document de planification stratégique. Il a pour objectif de maîtriser la croissance urbaine et démographique l'utilisation de l'espace tout en garantissant le rayonnement international de cette région. Il est élaboré par le conseil régional d'Île-de-France en collaboration avec l'État et engage résolument le territoire régional dans une relation vertueuse entre développement urbain et transport.


¹ Diagnostic du PLU 01/01/2022




Le SDRIF propose une carte qui structure le territoire en différents espaces, la carte de destination générale. Cette carte est zoomée à l'échelle de la commune de Montmagny.



Les espaces urbanisés


 Espace urbanisé à optimiser

 Quartier à densifier à proximité d'une gare

 Secteur à fort potentiel de densification

 Les espaces verts et les espaces de loisirs d'intérêt régional à créer

Les continuités

 Espace de respiration (R), liaison agricole et forestière (A), continuité écologique (E), liaison verte (V)

Position des sous-secteurs créés UCv1 et UCc

Les modifications de sous-secteurs sont situées dans deux types d'espaces urbanisés :

- **UCv1** est situé dans un secteur à fort potentiel de densification : Les secteurs offrent un potentiel de mutation majeur qui ne doit pas être compromis. Ils doivent être le lieu d'efforts accrus en matière de densification du tissu urbain.
- **UCc** est situé dans un secteur à urbaniser à optimiser : À l'horizon à l'échelle communale, les documents d'urbanisme locaux doivent permettre une augmentation minimale de 10 % de la densité humaine et de la densité moyenne des espaces d'habitat.

La création d'un sous-secteur **UCv1** participe à l'effort de densification du tissu urbain par la transformation d'une zone identifiée pour accueillir des équipements publics ou privés en zone d'habitation collective, avec des règles de hauteur et de volumétrie favorables à la densification et déjà prévues dans l'actuel PLU.

La création d'un sous-secteur **UCc** participe à l'effort de densification à l'échelle des parcelles AB 786, AB 787 et AB 788, identifiées actuellement comme UG, par une opération de destruction-reconstruction venant augmenter in fine la hauteur de ces bâtiments. L'opération suit les prescriptions en matière de densification, à savoir augmenter au minimum de 10 % la densité humaine et la densité moyenne des espaces d'habitat. Ces exigences seront précisées dans le cahier des charges.

Ce terrain est également identifié comme espace impacté par une continuité VRAE (liaison verte (V), espace de respiration (R), liaison agricole et forestière (A), continuité écologique (E)). Des mesures favorisant le maintien

de cette continuité sont à mettre en place. Dans l'état actuel, les parcelles AB 786 et AB 787 sont complètement artificialisées, ainsi que 50 % de la parcelle AB 788. L'augmentation de la superficie des espaces libres en pleine terre est un objectif à suivre et à préciser dans le cahier des charges. Dès à présent, la réglementation imposera un taux minimal de couverture d'espaces en pleine terre à l'échelle du terrain.

Les points de modification apportés au PLU sont conformes au **SDRIF 2030**, en favorisant la constructibilité dans les zones stratégiques tout en cadrant, par des règles, les objectifs de naturalisation et de désimperméabilisation.

2.1.2.2 Le SDRIF-E

En mars 2023, le conseil régional d'Île-de-France a engagé la révision du SDRIF. Le projet de « SDRIF-E 2040 » a été arrêté lors de la séance du 12 juillet 2023, et approuvé le 11 septembre 2024 (exécutoire en début d'année 2025).

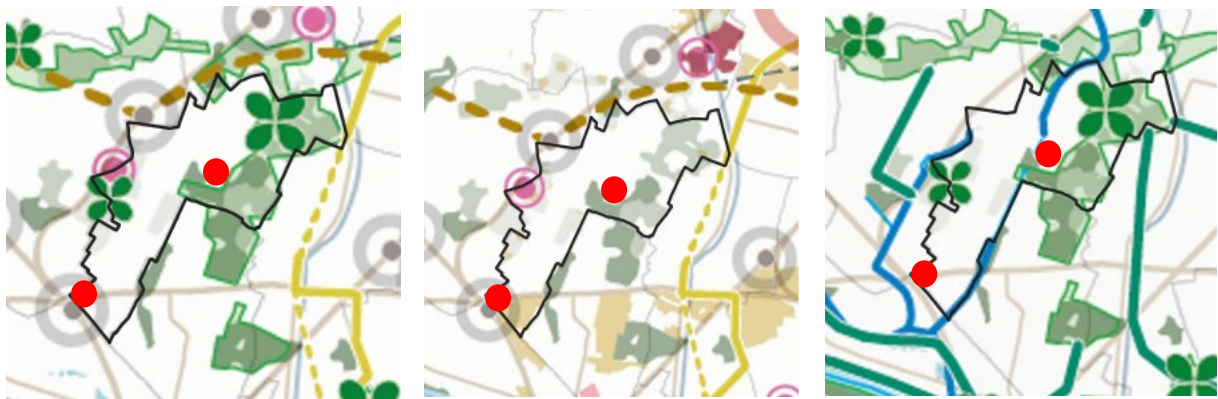


Figure 1 : Cartes : Maîtriser le développement urbain – Développer l'indépendance productive régional – Placer la nature au cœur du développement régional.

● Position des sous-secteurs créés UCv1 et UCc

Orientation du SDRIF-E	Analyse de la compatibilité
Chapitre 3 : Vivre et habiter en Île-de-France : des cadres de vie désirables et des parcours de vie facilités	
OR 57 : Le SDRIF-E vise la production de 90 % des nouveaux logements en renouvellement urbain. Ainsi, le nombre de logements au sein des espaces urbanisés à la date d'approbation du SDRIF-E doit progresser en moyenne de 13 %, à l'horizon 2040. Cet objectif est porté à : 15 % dans les communes dotées d'une gare, ainsi que dans les polarités des villes moyennes, des petites villes et des communes de l'espace rural.	La modification du PLU cherche à faciliter les opérations de constructions de logement : UCv1 : 124 logements supplémentaires UCc : Densification sur la parcelle mais nombre de logements pas encore défini Uep en UG : Augmenter le foncier dédié à l'aménagement d'habitations.
OR 58 : Chaque territoire doit pourvoir à ses besoins locaux en matière de logement, notamment social. Cette offre respecte les objectifs annuels de production de nouveaux logements. La territorialisation de cette dernière est précisée par le SRHH.	L'accomplissement de cet objectif est cadré par le SRHH, et localement par le PLH de la Communauté d'Agglomération dont l'articulation avec la procédure de modification du PLU est disponible en page 4.
OR 64 : Les documents d'urbanisme doivent renforcer la mixité des fonctions et sa traduction dans l'aménagement de l'espace, afin d'éviter une logique de zonage monofonctionnel. I	La création du sous-secteur UCv1 favorise la réalisation d'une opération de construction d'habitation qui prévoit également le



	renouvellement de 4 commerces et d'en créer un supplémentaire.
OR 91 : À l'horizon 2040, une extension de l'urbanisation de l'ordre de 1 % de la superficie de l'espace urbanisé communal est possible dans ces secteurs. Ces extensions doivent être en continuité de l'espace urbanisé existant au sein duquel la gare est implantée, et sont mobilisables dans le respect des orientations communes.	Le terrain concerné par le sous-secteur UCv1 est urbanisé dans sa totalité.
Chapitre 5 : Améliorer la mobilité des franciliens grâce à des modes de transports robustes, décarbonés et de proximité	
OR 140 : Les documents d'urbanisme doivent prévoir les mesures de sauvegarde et aménagements nécessaires à la réalisation d'itinéraires cyclables structurants. <hr/> OR 141 : Les itinéraires pour les modes actifs (marche, vélo, trottinette...) seront développés de façon à relier, pour la mobilité quotidienne, les zones d'habitat, les centres urbains et les points d'échanges multimodaux, les pôles de services et d'activités, les établissements scolaires.	La création de la liaison destinée aux modes actifs le long des voies ferrées va offrir un itinéraire sécurisé pour les piétons et cyclistes le long de pôles structurants (habitations, points d'échanges multimodaux et pôles d'activités).

Les points de modification apportés au PLU sont conformes au **SDRIF-E 2040**, en favorisant la constructibilité dans les zones stratégiques et en favorisant le report modal par des aménagements pour modes actifs sécurisés.

2.1.3 Le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux du bassin Seine-Normandie

Les SDAGE constituent des outils de planification concertée de la politique de l'eau avec lequel les PLU/PLUI doivent être compatibles. Il comprend des orientations qui participent à la prévention des risques d'inondation, avec, par exemple, la préservation des zones humides, la maîtrise des rejets et de l'assainissement.

Le SDAGE Seine Normandie 2022 – 2027 a été adopté le 23 mars 2022.

Pour une meilleure organisation et lisibilité du SDAGE, les enjeux de la gestion équilibrée de la ressource en eau, sont traduits sous forme de défis et de leviers transversaux. Ces derniers constituent les orientations fondamentales du SDAGE pour une gestion équilibrée de la ressource en eau et permettant d'atteindre les objectifs environnementaux.

Plusieurs projets de modification du PLU s'accordent avec les orientations du SDAGE Seine-Normandie :

La création d'un sous-secteur UCv1, d'un sous-secteur UCc et le reclassement de zones Uep en UG viennent modifier les possibilités d'aménagement auxquels il faut limiter les effets de l'urbanisation sur la ressource en eau (Orientation 4.1), mais également limiter le ruissellement (Orientation 4.2).

Orientation du SDAGE	Analyse de la compatibilité
Objectif 3.2. Réduire la pollution à la source	



Disposition 3.1.2 : Intégrer les objectifs de réduction des micropolluants dans les programmes, décisions et documents professionnels	Prendre en compte les objectifs de réduction des micropolluants figurant en annexe 3 du présent SDAGE pour les programmes de projets de construction, en l'occurrence les projets s'établissant dans les sous-secteurs UCc , UCv1 et UG (anciennement Uep).
Objectif 3.2. Améliorer la collecte des eaux usées et la gestion du temps de pluie pour supprimer les rejets d'eaux usées non traitées dans le milieu	
Disposition 3.2.1 : Gérer les déversements dans les réseaux de collectivités et obtenir la conformité des raccordements aux réseaux	L'autorité publique en charge devra s'assurer que les rejets de micropolluants, notamment durant la phase de réalisation/travaux, respectent l'annexe 3 du SDAGE avant d'autoriser tout déversement dans le système d'assainissement collectif.
Disposition 3.2.2 : Limiter l'imperméabilisation des sols et favoriser la gestion à la source des eaux de pluie dans les documents d'urbanisme	<p>La réglementation proposée pour les sous-secteurs UCv1 et UCc intègre une part minimale de surfaces non imperméabilisées, de 20 % en UCc et 50 % en UCv1.</p> <p>Le passage de zones Uep en UG favorise la réalisation de projets avec une emprise au sol limitée et des surfaces libres de toute construction, devant être traitées en espaces perméables sur 70 % minimum de leur superficie.</p>
Disposition 3.2.3 : Améliorer la gestion des eaux pluviales des territoires urbanisés	<p>Les possibilités de renaturation des espaces artificialisés sont prévues dans le règlement du PLU des sous-secteurs UCc et UCv1, ainsi que dans la zone UG.</p> <p>Une évaluation des possibilités de désimperméabilisation de la sente piétonne devra être envisagée avant la phase de conception, en collaboration avec la structure compétente en voirie et espaces publics.</p>
Disposition 3.2.5 : Définir une stratégie d'aménagement du territoire qui prenne en compte tous les types d'évènement pluvieux	Les objectifs en matière de désimperméabilisation des sols sont suivis, cependant un cadrage devra être réalisé avec les porteurs de projet pour les sous-secteurs UCv1 et UCc afin de limiter le volume d'eaux pluviales collecté par les réseaux et la maîtrise de débit d'écoulement des eaux pluviales.
Orientation 4.1 : Limiter les effets de l'urbanisation sur la ressource en eau	
Disposition 4.1.1 : Adapter la ville aux canicules	<p>Face aux enjeux des canicules, les sous-secteurs UCv1 et UCc prévoient des taux de superficie minimale dédiés aux espaces libres perméables (dont la modification du terme « perméable » à « en pleine terre » est prévue dans la procédure de révision du PLU en cours), établis à 20 % pour UCc et 50 % pour UCv1.</p> <p>Le passage des zones Uep en UG favorise la réalisation de projets avec une emprise au sol limitée et des surfaces libres de toute construction devant être traitées en espaces perméables sur 70 %</p>



	minimum de leur superficie. Aucune réglementation de ce type n'est attendue en Uep.
Disposition 4.1.2 : Assurer la protection des zones d'infiltration des pluies et promouvoir les pratiques favorables à l'amélioration de la capacité de stockage des sols et à l'infiltration de l'eau dans les sols, dans le SAGE	Les adaptations règlementaires décrites dans la disposition 4.1.1 favorise également l'infiltration des de l'eau de pluie dans les sols
Orientation 4.2 : Limiter le ruissellement pour favoriser des territoires résilients	
Disposition 4.2.3 : Elaborer une stratégie et un programme d'actions limitant les ruissellements à l'échelle du bassin versant	La stratégie d'action pour limiter les ruissellements passe par les préconisations listées à la disposition 3.2.3 et disposition 3.2.5 du SDAGE.

Globalement, les dispositions concernant les réseaux d'eau (assainissement, eau potable) sont à imposer au cahier des charges et au programme urbain, des documents qui seront réalisés après la modification du PLU.

Les objectifs règlementaires en matière de désimperméabilisation sont conformes avec le SDAGE.

2.1.4 Le Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux Croult-Enghien-Vieille Mer

Les SDAGE se déclinent en SAGE à l'échelle des sous-bassins. Le territoire du PLU est concerné par le Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SAGE) Croult-Enghien-Vieille-Mer, correspondant au bassins versants du Croult et de la Morée.

Le Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SAGE), défini à l'article L.212-3 du Code de l'Environnement, est un outil de planification de l'eau. Institué pour un sous-bassin, ou un groupement de sous-bassins correspondant à une unité hydrographique cohérente (RIF4 : Croult), il fixe les objectifs généraux et les dispositions permettant de satisfaire aux principes d'une gestion équilibrée et durable de la ressource en eau.

Plusieurs projets de modification du PLU s'accordent avec les orientations du SAGE Croult-Enghien-Vieille Mer

Orientation du SAGE	Analyse de la compatibilité
Sous objectif 1.2 : Intégrer la gestion des eaux pluviales et du ruissellement au plus tôt dans les processus d'aménagement et d'urbanisation, en veillant à la qualité paysagère des aménagements et des ouvrages, ainsi qu'à leur contribution à l'adaptation du territoire aux changements climatique	
Disposition 1.2.4 : Traduire l'objectif de désimperméabilisation des sols dans les documents d'urbanisme	La modification du PLU implique la transformation des zones Uep, correspondant aux équipements, en zone UG, afin de favoriser la réhabilitation de sites urbanisés. En cas d'aménagement futur, les zones UG imposent un taux de surface perméable de 70 %, favorisant la désimperméabilisation de ces terrains.



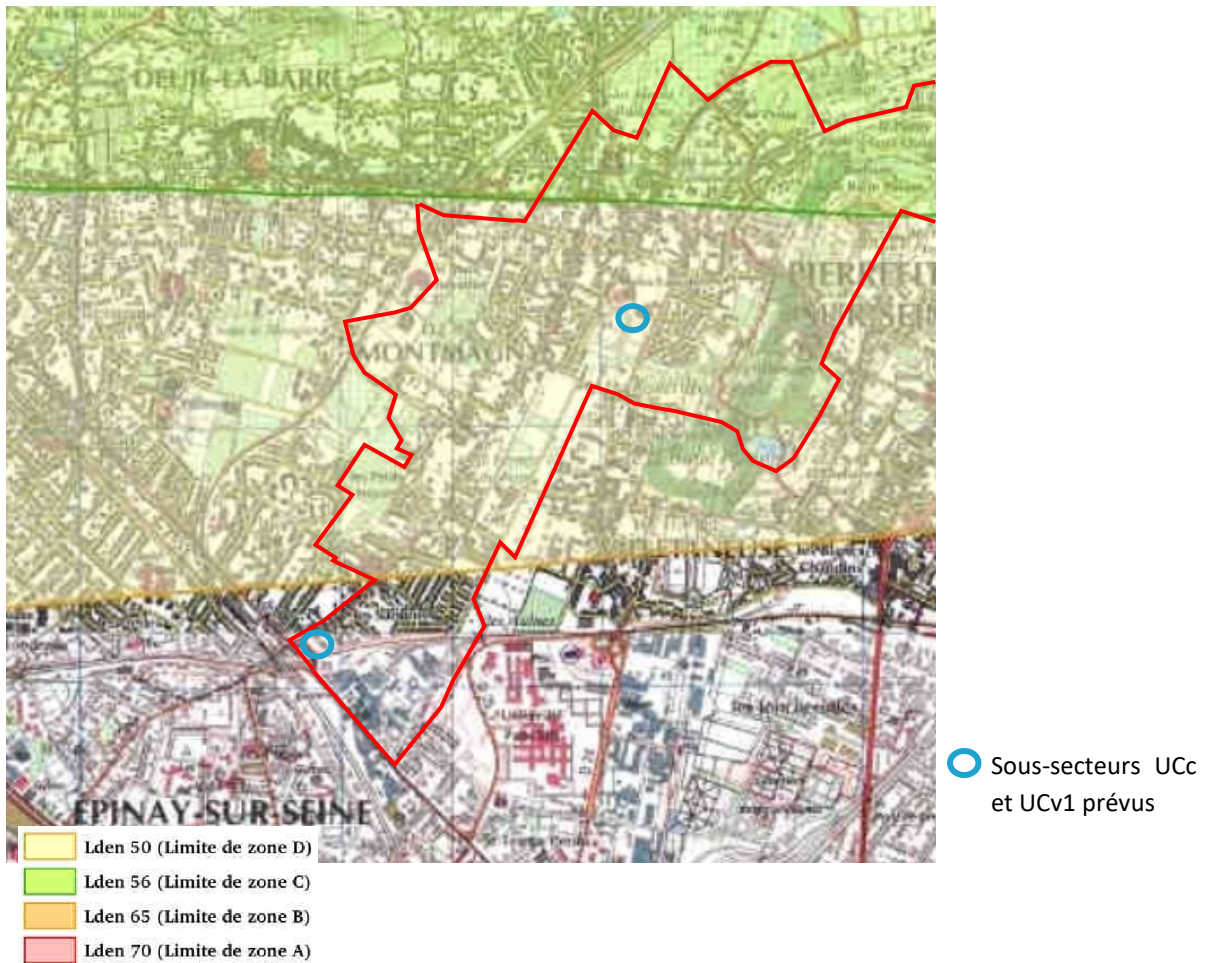
<p>Disposition 1.2.5 : Faire de chaque projet d'aménagement ou de rénovation urbaine public ou privé, une opportunité de mise en œuvre des démarches de gestion intégrée des eaux pluviales à la source, en veillant à leur qualité paysagère</p>	<p>Les projets urbains induits par la modification du PLU doivent intégrer une démarche de gestion des eaux pluviales sur l'ensemble du périmètre projeté. En l'absence de règle de zonage pluvial, les dispositifs mis en place de gestion des eaux pluviales doivent pouvoir retenir ou gérer à la source au moins 80 % de la pluviométrie annuelle. Cet objectif devra apparaître dans le cahier des charges des projets en question.</p> <p>Par ailleurs, la Commission Locale de l'Eau (CLE) devra être associée en phase de programmation pour le projet situé sur le sous-secteur UCv1, ainsi que pour les futurs projets en UG dont le terrain est supérieur à 1 000 m².</p>
<p>Disposition 1.2.6 : Améliorer la gestion des eaux pluviales et du ruissellement sur les emprises imperméabilisées privées existantes</p>	<p>Cette amélioration concerne les surfaces imperméabilisées importantes comme les parkings ou les copropriétés.</p> <p>La cellule d'animation du SAGE et ses partenaires accompagnent les propriétaires et gestionnaires d'emprises privées « volontaires » qui le souhaitent.</p>

En raison de la typologie des modifications du PLU identifiées, ainsi que par le contexte urbain et géologique, seules trois dispositions du SAGE sont concernées. La disposition 1.2.4 est respectée dans le cadre de la modification de PLU, quant aux dispositions. 1.2.5 et 1.2.6 un suivi est nécessaire, leur mise en œuvre devant intervenir lors des phases de programmation et de conception des projets urbains.

2.1.5 Le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement de Paris-Charles de Gaulle pour la période 2022 à 2026

Dans le cas du Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement de l'aéroport Paris-Charles de Gaulle, les préfets de l'Oise, de la Seine-et-Marne, de la Seine-Saint-Denis, des Yvelines et du Val-d'Oise ont approuvé le Plan d'Exposition au Bruit (PEB) auquel le PPBE est annexé.

Le PLU doit ainsi être compatible avec le PPBE 2022-2026, dont le PEB est approuvé par arrêté inter-préfectoral le 3 avril 2007. Le PEB est découpé en 4 zones : A, B, C, dans lesquelles différentes restrictions à l'urbanisation s'appliquent, et une zone D qui prévoit une obligation d'information et des normes d'isolation acoustique pour les constructions neuves.



L'ensemble des zones Uep se trouvent en classe D.

Figure 2 : Délimitation des prescriptions PPE

Le tableau ci-après détaille la compatibilité des pièces plus précises du PLU.

Orientation du PPE	Analyse de la compatibilité
P1 Maîtriser l'urbanisme autour de l'aérodrome	
P 1-1 Suivre l'évolution des documents d'urbanisme	<p>Les servitudes aéronautiques de dégagement pour l'aérodrome de Roissy-Charles-de-Gaulle sont maintenues dans le plan des servitudes d'utilité publique.</p> <p>L'arrêté interpréfectoral n°07-044 du 3 avril 2007 approuvant Plan d'Exposition au Bruit (PEB) de l'aérodrome de Paris-Charles-de-Gaulle est joint en annexe. Elle contient un plan de zone concernée par des prescriptions.</p> <p>Cette caractéristique est rappelée dans les directives générales du règlement écrit.</p> <p>Le règlement écrit maintien des sous-secteurs spécifiques à l'intégration des prescriptions du PEB de l'aéroport Charles-de-Gaulle, nommés UAb, UCb, UKb et UGb, dans les zones composées du centre-ancien (UA), d'habitations collectives (UC), d'habitats mixtes (UK) et en tissu pavillonnaire (UG).</p>

Le PLU actuel intègre déjà ces prescriptions, et sa modification maintient sa conformité avec le PPE.

2.1.6 Le Schéma régional de cohérence écologique d'Île-de-France

Le Schéma Régional de Cohérence Écologique (SRCE) est le document-cadre qui régit la trame verte et bleue au niveau régional. Il a pour objectif principal la préservation et la remise en bon état des continuités écologiques.

Dans le cadre de l'élaboration de leurs documents d'urbanisme, les collectivités territoriales doivent prendre en compte le SRCE et préciser les mesures permettant d'éviter, de réduire, et le cas échéant, de compenser les atteintes aux continuités écologiques que la mise en œuvre de ces documents sont susceptibles d'entraîner (art. L. 371-3 du Code de l'Environnement).

Le territoire du PLU est concerné par le Schéma Régional de Cohérence Écologique (SRCE) de la région Île-de-France approuvé le 26 septembre 2013.



Figure 3 : Cartes des composantes et des objectifs de préservation des TVB

Sur le territoire de Montmagny, le SRCE d'Île-de-France met en évidence l'absence d'éléments de trame verte et bleue d'importance, qu'il s'agisse de composantes ou d'objectifs de préservation.

2.2 Mesures ERC et indicateurs de suivi

L'autorité Environnementale recommande de préciser et clarifier la présentation du projet de modification et les mesures d'évitement, de réduction, de compensation (ERC) ainsi que les mesures de suivi prévues.

Les mesures d'évitement et de réduction ne portent que sur deux points de modification de la procédure d'évolution du PLU de Montmagny.

2.2.1 Mesures d'évitement

E.1	Éviter l'augmentation du nombre d'accidents liés à la hausse de trafic	
Le cadre de vie et la santé humaine	Mesure d'évitement concernant une adaptation technique des choix d'aménagement pour la phase de fonctionnement (destiné à l'opération du secteur gare)	
Description :		
<ul style="list-style-type: none"> - Créer une zone de stationnement pour les livraisons aux abords des futurs commerces dans la zone des 52 m² de terrain rétrocedé le long de la rue d'Épinay. 		



<ul style="list-style-type: none"> - Eviter toute collisions avec des véhicules entrant ou sortant des zones habitées par l'installation d'aménagement sur la voie publique (ralentisseurs, marquage au sol ou bande rugueuse, passage piéton). <p>La mesure consiste à rééquilibrer l'utilisation de la voirie pour assurer des mobilités sécurisées pour l'ensemble de la population. Il s'agit de créer des aménagements cyclables sécurisés, tout en maintenant les aménagements piétons existant :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Créer une zone de circulation apaisée avec une réduction de la vitesse limite dans les zones urbaines ou résidentielles à 30 km/h, favorisant ainsi la sécurité des piétons et cyclistes (Favorise également la réduction des polluants atmosphériques décrite en mesure R.2.2). - Elargir les voies de circulation ou créer des voies de voies dédiées pour certains types de véhicules (transports publics, vélos, véhicules d'urgence) afin de mieux canaliser le trafic et réduire les conflits entre usagers. (Favorise également la réduction des polluants atmosphériques décrite en mesure R.2.2). - Aménagement des voies réservées aux cyclistes pour les séparer de la chaussée dédiée aux véhicules motorisés (Favorise également la réduction des polluants atmosphériques décrite en mesure R.2.2).
--

E.2	Eviter l'augmentation de la concentration de polluants atmosphériques
------------	--

Le cadre de vie et la santé humaine	Mesure d'évitement concernant une adaptation technique des choix d'aménagement pour la phase de fonctionnement (destiné à l'opération du secteur gare)
-------------------------------------	--

<p><u>Description :</u></p> <p>Les espaces verts en cœur d'îlots devront être pourvus d'une diversité florale et arborée qui favorise, entre autres, l'absorption des polluants atmosphériques et contribue à créer un environnement plus sain pour les habitants.</p> <p>Les espèces ne devront pas être choisies au hasard, mais sélectionnées de manière à favoriser un développement et une vitalité assurés. Les sols devront être peu compacts pour encourager le développement du tissu racinaire. Il sera également essentiel de préserver les infrastructures souterraines par l'installation de barrières anti-racines, si nécessaire.</p> <p>Il est important de s'assurer que la structure du sol favorise l'aération des racines.</p> <p>Une charte pour la gestion des espaces extérieurs communs permettrait de garantir un espace pérenne, en rappelant les consignes de bonne conduite. Par exemple : éviter de jeter du sel de déneigement de manière aléatoire et le localiser spécifiquement aux espaces de cheminement.</p>
--

2.2.2 Mesures de réduction

R.1	Réduire la consommation de nouveaux intrants et <i>de facto</i> d'émissions de GES
------------	---

Lutte contre le dérèglement climatique et limiter les pressions sur les milieux naturels	Mesure de réduction concernant une adaptation technique en phase travaux (destinés aux deux opérations)
--	---

<p><u>Description :</u></p> <p>Dans le cas où une importation de matériaux est nécessaire, il est essentiel de réduire le nombre d'aller-retour des véhicules de chantier et de privilégier un mode de transport le plus propre possible, afin de limiter au maximum les nuisances et les risques de pollution supplémentaire.</p> <p>Dans le cas où une exportation des matériaux de déblais et résidus de chantier est nécessaire, toute action visant à recourir à un mode de transport le plus « propre » possible ou limitant au maximum les nuisances ou risques de pollution supplémentaire.</p> <p>Prévoir une utilisation des matériaux inertes issus de la chaussée et du parking dans un processus de valorisation sur site afin de :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Réduire le nombre de véhicules pour déblayer le site, et ainsi réduire les émissions de GES ; - Une pression réduite sur les carrières et une économie des ressources, - Valoriser les déchets de chantier (déconstruction) dans des solutions innovantes qui captent du CO2.
--

R.2.1	Réduction des pollutions atmosphériques en phase chantier
--------------	--



Le cadre de vie et la santé humaine	Mesure de réduction concernant une adaptation technique en phase travaux (destinés aux deux opérations)
<p><u>Description :</u> En phase travaux, le suivi d'une charte anti-nuisance doit être demandé au chef de chantier. Les actions qui suivent sont à intégrer à la charte de chantier anti-nuisance si elles ne sont pas déjà prévues. Ces actions sont :</p> <ul style="list-style-type: none">- Arroser le chantier afin de limiter l'envol des poussières,- Installer des bâches sur des résidus à l'air libre pouvant émettre des poussières,- Confiner les stockages de produits pulvérulents, les dispositifs de capotage et d'aspiration de produits pulvérulents,- Actions sur les engins de chantier :<ul style="list-style-type: none">o Eteindre les moteurs dès que possible,o Favoriser les engins et véhicules de chantier fonctionnant à l'électricité ou aux carburants moins polluants (biocarburants, hybrides),o S'assurer de la présence et du bon fonctionnement du filtre à particules pour les engins de chantier,o Arroser les roues des véhicules afin de limiter l'envol des poussières.	
R.2.2	Réduction des pollutions atmosphériques en diversifiant les possibilités de mobilité
Le cadre de vie et la santé humaine	Mesure de réduction concernant une adaptation technique en phase d'exploitation (destiné à l'opération du secteur gare)
<p><u>Description :</u> Les mesures décrites en E.1 sont identiques, car en plus de leurs effets bénéfiques sur la sécurité routière, elles contribuent également à la réduction des émissions de polluants atmosphériques :</p> <ul style="list-style-type: none">- Créer une zone de circulation apaisée avec une réduction de la vitesse limite dans les zones urbaines ou résidentielles à 30 km/h, favorisant ainsi la sécurité des piétons et cyclistes, Elargir les voies de circulation ou créer des voies de voies dédiées pour certains types de véhicules (transports publics, vélos, véhicules d'urgence) afin de mieux canaliser le trafic et réduire les conflits entre usagers,- Aménagement des voies réservées aux cyclistes pour les séparer de la chaussée dédiée aux véhicules motorisés.	
R.3	Réduction des nuisances sonores
Le cadre de vie et la santé humaine	Mesure de réduction concernant une adaptation technique en phase travaux (destinés aux deux opérations)
<p><u>Description :</u> En phase travaux, le suivi d'une charte anti-nuisance doit être demandé au chef de chantier. Les actions qui suivent sont à intégrer à la charte de chantier anti-nuisance si elles ne sont pas déjà prévues. Ces actions sont :</p> <ul style="list-style-type: none">- Installer des murs végétalisés et merlons anti-bruit,- Utiliser des alarmes avertisseur « signal de recul » à fréquence mélangée,- Utiliser des équipements fonctionnant à l'électricité (et non au gazole),- Identifier les sources de bruit et les dispositifs d'amortissement du son (ex : bruit répété généré par le choc de deux pièces métalliques).	
Le cadre de vie et la santé humaine	Mesure de réduction concernant une adaptation technique en phase d'exploitation (destiné à l'opération du secteur gare)
<p><u>Description :</u></p> <ul style="list-style-type: none">- Utilisation de matériaux de façade à fort coefficient d'absorption notamment le long des voies de chemin de fer et le long de la rue d'Epinay,- Installation de fenêtres à double ou triple vitrage,- Utilisez des matériaux d'isolation acoustique haute densité pour les murs extérieurs afin de réduire la transmission du bruit provenant de l'extérieur vers l'intérieur du bâtiment.	



2.2.3 Suivis et contrôle

L'Autorité Environnementale recommande de définir des indicateurs de suivi, de les doter de valeurs cibles et de déterminer des mesures correctives à mettre en œuvre en cas de non atteinte des objectifs pour les différents indicateurs de suivi.

E.1 Eviter l'augmentation du nombre d'accidents liés à la hausse de trafic				
Modalités de suivi envisageables : <ol style="list-style-type: none"> 1. Inspection de la mise en place des zones de stationnement, 2. Surveillance des accès des véhicules de livraison. 				
Modalité	Objectif	Fréquence	Impact suivi	Indicateur
1	S'assurer que la zone de stationnement est correctement délimitée et sécurisé	Contrôle régulier à chaque phase d'avancement des travaux	Bonne gestion des livraisons et diminution des embouteillages autour du site	Surface de la zone de stationnement disponible (%)
2	Vérifier que les véhicules utilisent correctement la zone de stationnement dédiée	Quotidien lors des livraisons	Fluidité du trafic autour des zones de livraison	Nombre de véhicules stationnant hors de la zone réservée (incidents/jour)
Modalités de suivi envisageables : <ol style="list-style-type: none"> 1. Création d'une zone de circulation apaisée avec réduction de la vitesse à 30 km/h, 2. Élargir les voies de circulation ou créer des voies dédiées pour certains véhicules (transports publics, vélos, véhicules d'urgence), 3. Aménagement des voies réservées aux cyclistes. 				
1	Réduire les risques d'accidents et protéger les piétons et cyclistes dans les zones urbaines et résidentielles.	Un contrôle annuel sera effectué après la mise en œuvre, pouvant être intégré aux évaluations de l'accidentologie et aux études de mobilité réalisées par l'entité publique (commune, département).	Diminution du nombre d'accidents et de conflits entre usagers	Nombre d'accidents signalés, conformité des panneaux de signalisation et respect des limitations de vitesse (mesures par radar)
2	Améliorer la gestion du trafic, réduire les embouteillages et limiter les conflits entre différents usagers de la route		Réduction des embouteillages, circulation plus fluide et diminution des conflits de circulation	Temps de trajet moyen, fluidité du trafic aux heures de pointe, nombre de conflits signalés entre véhicules
3	Sécuriser les trajets des cyclistes en les isolant du trafic motorisé		Augmentation de l'utilisation des pistes cyclables et réduction des accidents impliquant des cyclistes	Nombre de cyclistes utilisant les voies dédiées, nombre d'accidents impliquant des cyclistes, satisfaction des usagers (enquêtes locales)
E.2 Eviter l'augmentation de la concentration de polluants atmosphériques et les ICU				



Modalités de suivi envisageables :				
<ol style="list-style-type: none"> 1. Vérification du plan de plantation, 2. Suivi de la vitalité des plantes, 3. Analyse de la compaction des sols, 4. Suivi des systèmes racinaires. 				
Modalité	Objectif	Fréquence	Impact suivi	Indicateur
1	S'assurer que la diversité florale et arborée est respectée	À chaque phase de plantation	Maintien de la biodiversité et absorption des polluants	Nombre d'espèces plantées par rapport au plan prévu (%)
2	Vérifier que les plantes et arbres se développent correctement	Inspection trimestrielle après la plantation	Santé des plantes et capacité d'absorption des polluants	Taux de survie et croissance des plantes (%)
3	S'assurer que les sols sont peu compacts et favorisent les racines	Analyse du sol avant la plantation	Bonne croissance racinaire et maintien de la végétation	Indice de compaction des sols (mesures de densité)
4	Vérifier que les racines n'endommagent pas les infrastructures	Inspection annuelle	Absence de détérioration des infrastructures souterraines	Nombre d'infrastructures endommagées par racines (cas/an)
R.1	Réduire la consommation de nouveaux intrants et de facto d'émissions de GES <i>Réduire le nombre d'aller-retour des véhicules de chantier et/ou opter pour des moyens de transport moins polluants</i>			
Modalités de suivi envisageables :				
<ol style="list-style-type: none"> 1. Vérifier la politique RSE du prestataire en particulier sur ses véhicules de transport, 2. Adapter le fonctionnement après les deux premières phases*. 				
Modalité	Objectif	Fréquence	Impact suivi	Indicateur
1	Déterminer quels engagements ont été pris pour limiter le nombre de véhicules polluants	Une réunion entre la MOA et la commune	/	Les résultats estimés des engagements
1	Déterminer le nombre de véhicules électriques/hybride venus sur site	Vérifier le recensement à la fin de la première phase, puis de la seconde	Le bilan carbone	Le nombre de véhicule moins polluants
1	Déterminer la provenance des matériaux afin de déterminer si l'utilisation de cargo a été nécessaire	Vérifier le recensement à la fin de la première phase, puis de la seconde	Le bilan carbone	/
2	Adapter la première modalité pour la phase 3 de l'opération (bâtiments A et B) en cas de résultats peu probants	Comparer le comptage de la phase 1 et 2 par rapport aux suivantes	Le bilan carbone	Le nombre de véhicule moins polluants
R.1	Réduire la quantité de nouveaux intrants pour l'opération d'aménagement <i>Augmenter le taux de réemploi et de valorisation des matériaux inertes</i>			



<p>Modalités de suivi envisageables :</p> <p>1. Audit régulier des machines et des engins de chantier.</p>				
Modalité	Objectif	Fréquence	Impact suivi	Indicateur
1	Déterminer la part de matériaux valoriser sur site	Une fois avant travaux	Le bilan carbone	Le nombre de véhicules qu'il n'a pas fallu mobiliser
R.2.1	Réduction des pollutions atmosphériques			
<p>Modalités de suivi envisageables :</p> <p>1. Audit régulier des machines et des engins de chantier, 2. Surveillance continue de la qualité de l'air, 3. Contrôle visuel et vérification des mesures anti-poussière.</p>				
Modalité	Objectif	Fréquence	Impact suivi	Indicateur
1	S'assurer que les engins respectent les normes d'émissions	Mensuel (ou après chaque entretien majeur)	Réduction des émissions de particules et de gaz	Taux d'émissions des engins (g/kWh)
2	Contrôler que les niveaux de pollution restent en dessous des seuils	Continu (capteurs installés sur le chantier)	Niveau de polluants dans l'air ambiant (PM10, PM2.5, NOx)	Valeurs mesurées comparées aux seuils réglementaires ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)
3	Vérifier que les mesures de réduction de la poussière sont appliquées	Quotidien (inspection de terrain)	Réduction visible de la poussière émise	Nombre de jours avec dépassement des seuils de poussière (%)
R.3	Réduire les nuisances sonores			
<p>Modalités de suivi envisageables :</p> <p>1. Vérifier le respect des prescriptions, que les dispositifs soient présents et conformes, 2. Vérifier que l'atténuation des nuisances soient effectives par des mesures adaptées.</p>				
Modalité	Objectif	Fréquence	Impact suivi	Indicateur
1	Vérifier qu'une procédure écrite soit mise en place	Une réunion prévue entre le chef de chantier, la MOE et la MOA	/	L'ensemble des mesures sont présentes
1	Vérifier que les mesures soient bien mises en place	Au début des travaux et deux contrôles durant le phasage	Le niveau de perturbation de la population résidente	La présence d'incidences non désirées
2	Vérifier les niveaux sonores dans l'atmosphère	Au début des travaux et deux contrôles durant le phasage	Le niveau de perturbation de la population résidente	Le dépassement des seuils règlementaire
<p>Modalités de suivi envisageables :</p> <p>1. Utilisation de matériaux de façade à fort coefficient d'absorption sonore : a. Vérification des matériaux de façade utilisés, b. Inspection des zones critiques (proximité des voies ferrées et rue d'Epinaÿ), 2. Installation de fenêtres à double ou triple vitrage :</p>				



a. Test d'isolation phonique des fenêtres installées, 3. Utilisation de matériaux d'isolation acoustique haute densité pour les murs extérieurs : a. Inspection des matériaux isolants utilisés pour les murs extérieurs, b. Test d'isolation phonique des murs extérieurs.				
1.a	S'assurer que les matériaux de façade ont un fort coefficient d'absorption sonore	À chaque phase de construction des façades	Réduction de la réverbération et du bruit extérieur	Coefficient d'absorption acoustique des matériaux installés (en α_w)
1.b	S'assurer que les matériaux adéquats sont bien posés dans les zones exposées aux bruits	Inspection après pose de la façade	Réduction des nuisances sonores dans les zones à fort bruit	Niveau de bruit mesuré avant et après pose (dB)
2.a	Mesurer l'efficacité des fenêtres en termes d'isolation phonique après installation	Test après installation complète	Efficacité de l'isolation phonique des fenêtres	Niveau de bruit intérieur mesuré par rapport au bruit extérieur (dB)
3.a	Vérifier que des matériaux d'isolation acoustique haute densité sont utilisés pour les murs extérieurs	Contrôle avant et pendant la pose des isolants	Réduction de la transmission du bruit de l'extérieur vers l'intérieur	Densité des matériaux d'isolation (kg/m^3)
3.b	Mesurer l'efficacité de l'isolation phonique des murs après l'installation des matériaux isolants	Test après construction des murs	Réduction des nuisances sonores dans les espaces intérieurs	Niveau d'isolation phonique mesuré des murs extérieurs (dB)

2.3 Justification des choix retenus et solutions alternatives

L'Autorité Environnementale recommande de présenter des solutions de substitution raisonnables et leur comparaison au regard de leurs incidences sur l'environnement et la santé humaine, en prenant en compte notamment les possibilités de mobilisation des logements vacants.

Le terrain de l'opération de construction induisant la création du zonage UCv1 est une dent creuse où se situe un parking n'ayant plus d'usage. Ce terrain a été choisi en raison de sa localisation fort stratégique, à moins de 500 mètres d'une gare multimodale, encourageant l'utilisation des transports en commun dans une volonté politique de décarboner les mobilités, mais également, de respecter les prescriptions d'urbanisation stratégiques du SDRIF-E : densification et Zéro Artificialisation Nette.

Quant au terrain de la zone UCc, des logements sont déjà présents, il s'agit de densifier le terrain tout en proposant aux actuels résidents des logements neufs.

Des mesures d'évitement et de réduction ont été déterminées de manière corrélée à l'intensité des incidences pour limiter les risques sur l'environnement et la santé humaine.



La mobilisation de logements vacants s'établit davantage dans une politique longue de l'habitat en raison des difficultés d'acquisition de foncier en raison d'obstacles multiples : propriétaires peu incités à louer ou vendre, obstacles légaux ou administratifs notamment dans les successions, la vétusté de certains logements, ...

Cette politique de l'habitat est à mener, mais le manque criant de logements sur la commune et la métropole parisienne nécessite de mener des opérations rapides tout en limitant les incidences négatives associées. Par ailleurs, l'opération de la gare a pour objectif de créer 18 studios et 32 T1 pour cibler les étudiants, or c'est une offre de logement limitée sur la commune.

2.4 Etude acoustique

L'Autorité Environnementale recommande, afin que le PLU garantisse le respect des valeurs limites établies par l'Organisation mondiale de la santé dans les secteurs de projet concernés par la modification du PLU, y compris fenêtres ouvertes et dans les espaces extérieurs, de :

- ***Préciser et proposer une traduction réglementaire adéquate des mesures de réduction de l'exposition au bruit annoncées,***
- ***Renforcer ces mesures par des exigences en matière de conception et de configuration des futurs bâtiments favorisant une atténuation sensible de cette exposition, notamment inscrites dans une OAP.***

L'étude de trafic associée à l'étude acoustique a permis de modéliser l'intensité du bruit lié aux transports, premier facteur de bruit dans le quartier étudié. Les résultats ont montré que le niveau de bruit en cœur d'îlot de la zone UCv1 est inférieur à la valeur limite établie par l'OMS (53 dB(A)), s'établissant entre 42 et 50 dB(A). Cependant, une dégradation du bruit ambiant a été constatée dans l'espace public à l'intersection des routes départementales RD 196 et RD 928, ainsi que dans les espaces privés des habitations situées entre la RD 928 et la rue du Chemin de Fer.

Dès lors, des préconisations techniques ont été proposées pour réduire l'impact (rapportées page 5).

Une seconde modélisation a été réalisée en tenant compte de ces mesures d'isolation acoustique, dans une situation estimée en 2042 où le trafic sera plus important (voir étude de trafic). Le bruit ambiant sera alors davantage dégradé qu'en 2027, période de référence de la première modélisation.

L'instauration de ces préconisations techniques permet de réduire les niveaux de bruit ambiant de plusieurs décibels, mais reste insuffisante pour atteindre les valeurs recommandées par l'OMS. Ces valeurs s'établissent entre 50 et 58 dB(A) pour le trafic routier et entre 68 et 74 dB(A) pour le trafic ferroviaire.

Cependant, ces valeurs respectent les valeurs limites réglementaires françaises pour le bruit du trafic routier :

- LAeq, 6h-22h mesuré en façade : 70 dB(A),
- LAeq, 22h-6h mesuré en façade : 65 dB(A).

Ces valeurs respectent partiellement les valeurs limites réglementaires françaises pour le bruit du trafic ferroviaire :

- En journée : LAeq, 6h-22h mesuré en façade : 73 dB(A),
- Mais pas en soirée, de 22h à minuit, heure à laquelle l'activité ferroviaire du Tram 11 se termine : LAeq, 22h-6h mesuré en façade : 65 dB(A).

La maîtrise d'œuvre devra intégrer ces résultats d'étude pour respecter la réglementation française, l'obligeant à suivre les préconisations techniques énoncées.

En ce qui concerne le respect des valeurs cibles recommandées par l'OMS, des études supplémentaires sont nécessaires pour s'assurer que la modification du PLU peut favoriser le respect d'un seuil de 53 dB(A) dans l'espace public, c'est-à-dire améliorer la situation actuelle.



2.5 Pollution atmosphérique

L'Autorité Environnementale recommande de caractériser les concentrations de polluants à l'échelle de la commune à l'état actuel et à l'état futur en s'appuyant sur des éléments factuels relatifs au report modal envisagé et aux maillages de liaisons douces à développer :

- **Prendre comme référence les valeurs-guides de l'OMS pour évaluer les effets sur la santé des polluants atmosphériques,**
- **Définir en conséquence des mesures adaptées pour éviter ou, à défaut, réduire les impacts sanitaires des évolutions introduites par le projet de PLU modifier.**

L'association Airparif surveille la qualité de l'air en Île-de-France et a pour mission de mesurer la pollution de l'air, d'évaluer son impact sur la santé et l'environnement, ainsi que de diffuser des informations sur la qualité de l'air en temps réel. Grâce à son réseau de stations fixes, la qualité de l'air est évaluée en continu, notamment pour des polluants comme le dioxyde d'azote (NO₂), les particules fines (PM10, PM2.5) et l'ozone (O₃).

L'historique journalier de la qualité de l'air de l'année en cours à Montmagny est disponible et indique que la qualité de l'air est relativement « moyenne ». En 2024, la qualité de l'air est considérée comme « moyenne » pendant 218 jours, soit 83 % du temps, dégradée pendant 33 jours, soit 13 % du temps, et mauvaise pendant 11 jours, soit 4 % du temps.

Pour établir les concentrations de polluants à l'échelle de la commune à l'état futur, une modélisation supplémentaire doit être réalisée. Celle-ci est en cours. Les éléments factuels relatifs au report modal envisagé et aux maillages de liaisons douces seront intégrés.

Comme pour la première étude de pollution atmosphérique, des mesures ERC seront établies si une évolution négative à long terme découle de la réalisation de l'opération en secteur gare. Les mesures ERC visant à limiter les émissions de polluants atmosphériques durant les travaux de l'opération sont maintenues.

Airparif utilise principalement les seuils réglementaires définis par les autorités françaises et européennes pour plusieurs raisons, bien que ces seuils soient souvent plus élevés que ceux recommandés par l'Organisation mondiale de la santé (OMS).

	PM2.5	PM10	NO ₂	O ₃
Seuil réglementaire	25 µg/m³ (moyenne annuelle)	40 µg/m³ (moyenne annuelle)	40 µg/m³ (moyenne annuelle)	120 µg/m³ (moyenne sur 8 heures)
Seuil OMS	5 µg/m³ (moyenne annuelle)	15 µg/m³ (moyenne annuelle)	10 µg/m³ (moyenne annuelle)	/

L'utilisation des seuils établis par l'OMS modifie les résultats énoncés par Airparif, qui deviennent moins bons que ceux communiqués. Le traitement des données sur l'année de la station fixe de Gennevilliers est en cours afin d'évaluer l'état actuel de la pollution atmosphérique suivant les seuils de l'OMS.

2.6 Îlot de chaleur urbain

L'Autorité Environnementale recommande :

- **De renforcer les orientations et la portée des dispositions réglementaires visant à lutter contre l'effet d'îlots de chaleur urbains, basée sur la trajectoire de réchauffement de référence pour l'adaptation au changement climatique (TRACC) correspondant à une hausse des températures moyennes nationales de +4 °C à l'horizon 2100 et à des épisodes caniculaires estivaux d'au moins + 5 °C à + 10 °C qui renforceront les risques sanitaires liés au phénomène d'îlot de chaleur en milieu urbain dense,**
- **D'évaluer les effets attendus de ces dispositions à l'échelle de chaque secteur de projet.**

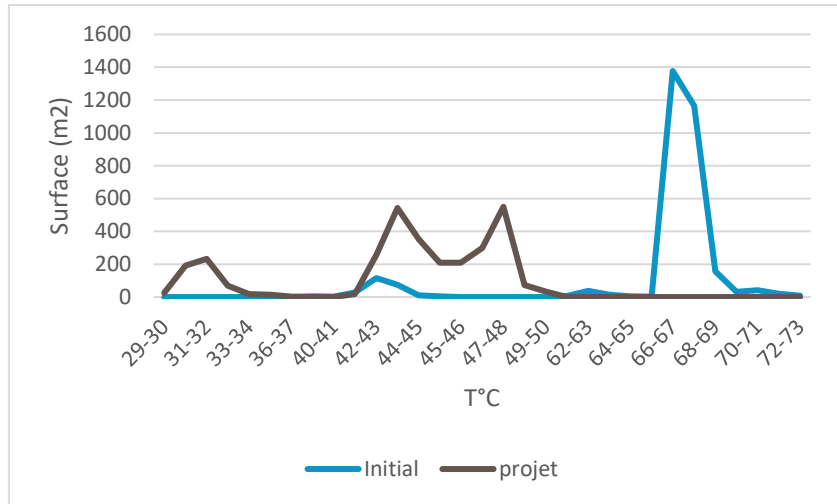


Les études sur les ICU (îlots de chaleur urbains) réalisées et intégrées dans l'évaluation environnementale ont utilisé des données météorologiques majorées :

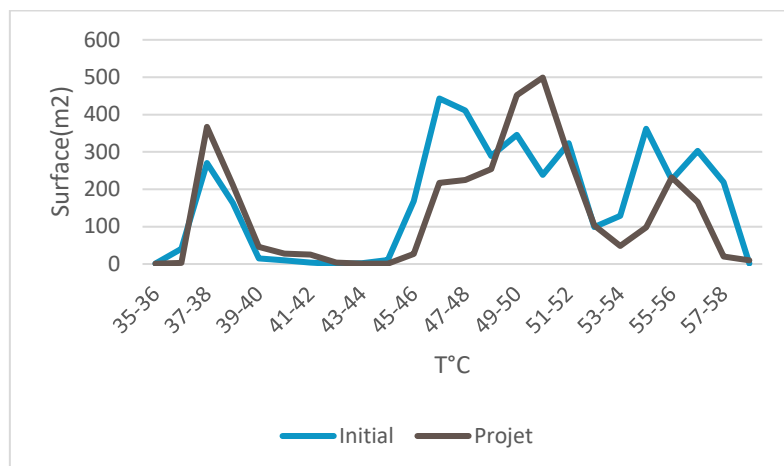
- Une masse d'air à 35°C, correspondant à un épisode de forte chaleur avec +10°C par rapport aux températures moyennes estivales,
- Une journée ensoleillée, comparable au solstice d'été (21 juin),
- Un vent faible, avec une vitesse de 3 mètres par seconde.

Les modélisations ont permis de démontrer que la création des sous-secteurs UCc et UCv1, impliquant la réalisation d'opérations de construction, favorisera la réduction des effets des îlots de chaleur urbains.

Résultat pour le sous-secteur UCv1 – secteur gare



Résultat pour le sous-secteur UCc – secteur Villetaneuse





La mesure d'évitement E2, « Éviter l'augmentation de la concentration de polluants atmosphériques et les ICU », favorise la réduction des températures ressenties grâce à l'implantation d'espèces végétales diversifiées et autochtones.

En matière réglementaire, le PLU prévoit des superficies minimales d'espaces libres sur terrains perméables, dont le terme « perméable » pourrait être remplacé, en fonction des secteurs, dans la révision générale du PLU par « en pleine terre » pour davantage d'exactitude sur la vision politique du projet.

À propos des sous-secteurs nouvellement créés, la zone UCc prévoit un minimum de 20 % d'espaces verts sur terrains perméables, et la zone UCv1 prévoit 50 % d'espaces verts sur terrains perméables à l'échelle du terrain.

D'autres dispositions, comme l'utilisation de matériaux à fort albédo (réfléchissant fortement la lumière) ou l'obligation d'employer des techniques de conception bioclimatique, doivent être discutées avec la maîtrise d'ouvrage et la maîtrise d'œuvre pour les opérations urbaines déjà définies.

La réalisation d'ICU complémentaires est en cours afin de correspondre à la situation basée sur la trajectoire de réchauffement de référence pour l'adaptation au changement climatique (TRACC), soit un réchauffement des températures moyennes de +4°C depuis l'ère préindustrielle.

2.7 Le paysage

L'Autorité Environnementale recommande de reconsidérer le niveau d'impact paysager du projet de modification ainsi que la démolition du bâti existant et d'examiner l'hypothèse de sa réhabilitation ou transformation.

À travers cet avis, l'Autorité Environnementale considère que la démolition du bâti sur le secteur UCc génère un effet négatif sur le paysage, car il s'agit d'un « bâtiment relativement ancien qui présente certaines qualités architecturales (dont, sur la rue de Villeteuse, une maison en brique et pierre meulière) ». Elle appuie son propos en citant le PADD du PLU en cours, qui vise à « préserver le patrimoine bâti existant avec les bâtiments en pierre meulière » et à « renforcer la qualité du cadre de vie ». Elle évoque également la solution d'une opération de réhabilitation du bâti en maintenant les façades sur rue tout en améliorant le bilan écologique de l'opération.

L'étude paysagère considère que la destruction du bâtiment sur rue dans le secteur de Villeteuse n'engendre pas d'incidences négatives, car une opération de construction neuve s'intègre dans un environnement composé de bâtiments modernes tout en respectant les lignes de force majoritaires de l'espace urbain environnant.

L'Autorité Environnementale a raison d'évoquer le caractère dommageable de la perte d'un bâtiment caractéristique de l'identité territoriale ; cependant, il ne s'agit pas d'un bâtiment remarquable. Le parti pris de démolir plutôt que de réhabiliter s'explique par la vétusté du bâtiment et le coût financier qu'impliquerait une opération de réhabilitation avec création d'extension.

Pour finir, le PADD cible davantage une préservation pure du patrimoine naturel et des espaces publics et non du bâti (orientations 4 à 7). L'orientation n°3 cherche à favoriser la réhabilitation du patrimoine bâti, sans préciser les caractéristiques esthétiques et techniques des bâtiments concernés, dans l'objectif précis d'améliorer la qualité de vie des copropriétés dégradées. Cet objectif reste celui recherché par l'opération de démolition/reconstruction.

Pour l'ensemble de ces caractéristiques, l'impact ne me semble pas supérieur à celui énoncé dans l'étude.