RÉPUBLIQUE
FRANÇAISE
Liberté
Égalité
Fraternité

Agence Régionale de Santé
Île-de-France

Département santé environnement
Délégation Départementale du Val-d'Oise

Affaire suivie par : cellule environnement extérieur
Courriel : ars-dd95-se@ars.sante.fr
Téléphone : 01 34 41 14 00

Réf : 26A0269/26D0630
PJ :

La délégation départementale du Val-d'Oise
de l'Agence régionale de santé Île-de-France

à

Mairie
Direction Population – Service urbanisme
78 rue Pierre Brossolette
95590 PRESLES

A l'attention de madame Cindy BAUDRY

Cergy, le 30 JUIL. 2026

Objet : Avis sanitaire - Révision du PLU de Presles

Par courrier réceptionné le 8 juillet 2026, vous avez transmis à l'Agence régionale de santé (ARS) Île-de-France le projet de révision du plan local d'urbanisme (PLU) de la commune de Presles, révision arrêtée par le conseil municipal le 26 juin 2026.

La révision du PLU de Presles a pour objet d'assurer la continuité du précédent règlement en s'adaptant aux nouvelles législations et textes supracommunaux en vigueur.

Après examen du dossier, l'ARS note que les trois axes du PADD sont les suivants :
- Axe 1 : Maitriser le développement urbain et soutenir le dynamisme économique ;
- Axe 2 : Préserver le cadre de vie et améliorer le fonctionnement urbain ;
- Axe 3 : Préserver le patrimoine paysager et environnemental.

Sont définies six orientations d'aménagement et de programmation (OAP) :
- OAP thématique pour la prise en compte du développement durable ;
- OAP thématique trame verte et bleue ;
- OAP sectorielle « La Gare » ;
- OAP sectorielle « Sente Albert Le Vivier » ;
- OAP sectorielle « Rue des Vallées/rue de Verdun » ;
- OAP sectorielle « rue des Coutumes ».

Ce dossier appelle les observations suivantes :

I- Rapport de présentation

a. Etat initial

Le dossier présente de manière relativement succincte les conditions d'alimentation en eau potable de la commune de Presles.
Il indique que la production, le transfert et la distribution de l'eau sont assurés par le Syndicat Intercommunal des Eaux de Mours-Nointel-Presles et précise que l'eau distribuée était conforme, en juillet 2025, aux exigences réglementaires relatives notamment aux nitrates, aux pesticides et au fluor.
Toutefois, au regard des enjeux sanitaires associés à la sécurisation de l'alimentation en eau destinée à la consommation humaine, cette présentation apparaît incomplète.
En effet, le rapport ne permet pas d'identifier précisément l'origine de la ressource exploitée ni de localiser les captages alimentant la commune.

Surtout, aucune information n'est apportée concernant l'existence éventuelle de périmètres de protection de captages, leurs caractéristiques, leurs servitudes ou les contraintes qui en découlent pour l'aménagement du territoire.
Pourtant, la commune de Presles est concernée par le périmètre de protection éloignée des captages EDCH Cassan n°1, 2 et 3 gérés par le SIAEP à L'Isle-Adam.

Cette absence est regrettable dans un contexte où le territoire communal présente plusieurs facteurs susceptibles d'influencer la qualité de la ressource en eau.
La présence d'espaces agricoles représentant environ 256 hectares, soit près du quart du territoire communal, la traversée du territoire par le ru de Presles ainsi que l'existence de nombreuses zones humides constituent autant d'éléments qui justifieraient une analyse approfondie des interactions entre urbanisation, activités humaines et préservation de la ressource en eau.

L'analyse consacrée à la pollution des sols apparaît particulièrement limitée au regard des enjeux sanitaires potentiellement associés à la réutilisation de certains fonciers.
Le rapport se limite essentiellement à rappeler la présence d'un ancien garage répertorié dans les bases nationales relatives aux anciens sites industriels et activités de services (CASIAS, ex-BASOL).
Quelques installations classées pour la protection de l'environnement sont également recensées, ainsi qu'une canalisation de transport d'hydrocarbures traversant le territoire communal.
Cette approche apparaît toutefois insuffisamment approfondie.
En effet, le territoire comprend plusieurs secteurs dont l'historique mériterait une analyse spécifique, notamment les Grands Moulins de Presles, certaines emprises économiques existantes ainsi que différents secteurs anciennement exploités pour l'extraction de matériaux.
Le diagnostic ne présente ni historique détaillé des usages potentiellement polluants ni analyse des contraintes éventuelles pouvant affecter les futurs projets de renouvellement urbain.
Dans la perspective de nouvelles opérations de densification ou de reconversion foncière, une meilleure connaissance de l'état des sols apparaît pourtant essentielle afin de garantir l'absence d'exposition future des populations à d'éventuelles contaminations résiduelles.

Le diagnostic identifie les principales sources de bruit présentes sur le territoire communal.
La proximité de l'autoroute A16, supportant un trafic supérieur à 69 000 véhicules par jour, de la RN184 accueillant plus de 44 000 véhicules quotidiens ainsi que de plusieurs routes départementales structurantes constitue un facteur significatif d'exposition aux nuisances sonores.
La présence de la ligne ferroviaire du Transilien H ainsi que l'inclusion d'une partie du territoire dans la zone D du plan d'exposition au bruit (PEB) de l'aéroport Paris-Charles-de-Gaulle viennent compléter ce contexte acoustique.
L'analyse demeure toutefois largement réglementaire et descriptive.
Si les classements sonores et les cartes stratégiques de bruit sont présentés, le document ne propose aucune évaluation de l'exposition des populations ni des équipements sensibles tels que les établissements scolaires, les équipements accueillant des personnes âgées ou les futurs secteurs susceptibles d'accueillir de nouveaux logements.
Cette lacune est regrettable dans la mesure où les effets sanitaires du bruit environnemental sont aujourd'hui largement documentés.
L'exposition chronique au bruit peut contribuer à l'apparition de troubles du sommeil, d'effets cardiovasculaires, d'altérations du bien-être psychologique et d'une diminution générale de la qualité de vie.
Une analyse plus territorialisée aurait permis de mieux identifier les secteurs de vigilance pour les futures opérations d'aménagement.

La qualité de l'air est présentée à partir des données produites par Airparif.
Les concentrations moyennes observées pour le dioxyde d'azote et les particules PM_{10} demeurent inférieures aux seuils réglementaires actuellement applicables.
Cette situation traduit une qualité de l'air globalement meilleure que dans les secteurs les plus urbanisés de la région francilienne.
Toutefois, cette analyse mérite d'être nuancée.
Les concentrations observées restent supérieures à certaines valeurs guides plus protectrices publiées par l'Organisation mondiale de la santé (OMS).
Par ailleurs, plusieurs facteurs structurels entretiennent une dépendance importante du territoire vis-à-vis des déplacements motorisés.
Ainsi, près de 89 % des actifs quittent quotidiennement la commune pour rejoindre leur lieu de travail.

Le taux de motorisation atteint 2,24 véhicules par ménage, traduisant une forte dépendance à l'automobile individuelle.
Cette situation contribue directement aux émissions atmosphériques locales et participe aux émissions de gaz à effet de serre du territoire intercommunal, dont près de 60 % proviennent du transport routier.
Si la qualité de l'air apparaît aujourd'hui relativement satisfaisante, la préservation de cette situation nécessitera une prise en compte attentive des enjeux de mobilité et de réduction de la dépendance automobile dans les futurs choix d'aménagement.

Concernant les mobilités, les données présentées dans le diagnostic témoignent d'une organisation des déplacements largement dominée par la voiture individuelle.
Plus des deux tiers des déplacements domicile-travail sont effectués en automobile tandis qu'à peine plus de 1 % sont réalisés à vélo et à pied.
La présence de la gare de Presles constitue néanmoins un atout majeur pour le territoire.
Celle-ci permet à près d'un quart des actifs d'utiliser les transports collectifs pour leurs déplacements professionnels, ce qui constitue un résultat relativement favorable pour une commune de cette taille.
Néanmoins, l'usage des mobilités actives demeure très limité.
Le document reconnaît l'absence d'un véritable réseau cyclable structuré à l'intérieur du bourg, alors même que la commune dispose de nombreux équipements, commerces et services susceptibles d'être reliés par des itinéraires sécurisés.
Également, le réseau de bus est limité à une unique ligne régulière (ligne 1316), assurant seulement quatre passages quotidiens dans chaque sens du lundi au vendredi et ne fonctionnant ni le week-end ni les jours fériés.
Cette fréquence réduite limite fortement l'attractivité du transport collectif pour les déplacements du quotidien, notamment vers les pôles de services, de santé ou d'emploi situés à proximité.
Du point de vue sanitaire, cette situation constitue un enjeu important.
Le développement de la marche et du vélo participe simultanément à la réduction des émissions atmosphériques, à la lutte contre la sédentarité et à l'amélioration globale de l'état de santé des populations.
Cet axe mériterait donc une place plus importante dans l'analyse des enjeux du territoire.

Le diagnostic recense plusieurs équipements de santé présents sur le territoire communal, parmi lesquels un cabinet médical, une pharmacie, un chirurgien-dentiste, des infirmiers, un kinésithérapeute ainsi qu'un EHPAD.
Cette offre apparaît relativement diversifiée au regard de la taille de la commune.
Toutefois, l'analyse demeure limitée à un simple inventaire des équipements existants.
Aucun élément n'est apporté concernant les besoins de santé de la population, la démographie des professionnels de santé, les délais d'accès aux soins, l'accessibilité aux structures hospitalières ou encore les éventuelles fragilités du territoire en matière d'offre médicale.

b. Etat projeté

Concernant la protection et la gestion de la ressource en eau, le projet du PLU prévoit l'accueil d'environ 550 habitants supplémentaires à l'horizon 2040 pour atteindre une population d'environ 4 550 habitants.
Le dossier indique que cette évolution démographique serait compatible avec les capacités actuelles du système d'alimentation en eau potable, tant au regard des capacités de stockage que de la configuration du réseau de distribution.
Toutefois, cette affirmation repose essentiellement sur une présentation déclarative et n'est accompagnée d'aucune donnée technique permettant de vérifier la capacité réelle du service à absorber l'augmentation projetée des besoins.
Aucun bilan quantitatif n'est présenté concernant les volumes prélevés, les capacités de production disponibles, les marges de sécurité ou les perspectives de disponibilité de la ressource dans un contexte de changement climatique.

Le projet met en avant plusieurs mesures susceptibles de contribuer indirectement à la préservation de la qualité de la ressource, notamment le maintien d'espaces naturels, le développement d'espaces végétalisés et la gestion des eaux pluviales à la parcelle.
Néanmoins, ces orientations demeurent générales et ne sont pas articulées avec une véritable stratégie de protection de la ressource destinée à la consommation humaine.
Par ailleurs, le dossier ne comporte toujours pas d'analyse détaillée relative aux captages alimentant la commune, à leurs périmètres de protection ou aux éventuelles aires d'alimentation de captage.
Dans ces conditions, l'incidence réelle du projet sur la ressource en eau potable ne peut être pleinement appréciée.

S'agissant des eaux pluviales, le PLU prévoit plusieurs dispositions favorables à la limitation du ruissellement : coefficients de pleine terre, maintien d'espaces végétalisés, plantations d'arbres et gestion des eaux pluviales à la parcelle.
Ces mesures vont globalement dans le sens des orientations du SDAGE et participent à la réduction des risques de ruissellement.

Concernant la pollution des sols, le projet du PLU prévoit plusieurs opérations de densification et de renouvellement urbain, notamment sur le secteur de la Gare et sur différents sites actuellement occupés par des friches, des fonds de jardins ou des espaces anciennement dédiés à des activités économiques.
Le dossier ne met cependant pas en évidence d'analyse spécifique des risques de pollution des sols sur ces secteurs destinés à accueillir de nouvelles populations.
Cette situation apparaît particulièrement notable pour le secteur de la Gare, identifié comme un site à requalifier à vocation économique, ainsi que pour les secteurs présentant un historique d'activités ou de transformations foncières.
La reconversion de terrains anciennement occupés par des activités économiques constitue pourtant un enjeu important de santé publique.
En l'absence d'investigations ou de références à d'éventuelles études environnementales complémentaires, il demeure difficile d'apprécier pleinement les risques d'exposition futurs des habitants.
Une vigilance particulière devra donc être portée aux diagnostics préalables et aux éventuelles mesures de gestion qui pourraient s'avérer nécessaires lors des phases opérationnelles.

Concernant les nuisances sonores, le projet du PLU privilégie majoritairement le développement au sein du tissu urbain existant, notamment dans le secteur de la gare dont la densité projetée atteint 80 logements par hectare.
Cette orientation présente plusieurs avantages en matière de limitation de l'étalement urbain et de rapprochement entre habitat, services et transports collectifs.
Toutefois, elle conduit également à renforcer l'exposition potentielle de nouveaux habitants à certaines nuisances déjà identifiées.
Le secteur Gare est directement concerné par la proximité de la voie ferrée Paris - Beaumont-sur-Oise, infrastructure classée au titre du bruit des transports terrestres.
Le dossier rappelle cette contrainte mais ne propose pas d'analyse détaillée de l'exposition future des populations ni des mesures spécifiques de réduction des nuisances sonores au sein du projet.
Plus globalement, l'augmentation attendue du trafic routier induite par l'accueil de nouveaux habitants est reconnue dans l'évaluation environnementale, même si elle est présentée comme limitée.
Les mesures proposées se concentrent principalement sur le développement des mobilités alternatives, sans évaluation concrète du niveau de bruit susceptible d'être généré.
L'appréciation des incidences sanitaires liées au bruit demeure ainsi relativement limitée.

Concernant la qualité de l'air, le projet reconnaît qu'une augmentation modérée du trafic routier et des besoins énergétiques accompagnera le développement démographique envisagé.
Pour réduire ces effets, le PLU privilégie un urbanisme relativement compact, orienté vers la densification, la proximité des équipements et la valorisation du secteur Gare.
Cette stratégie est cohérente avec les objectifs de réduction des déplacements motorisés et de limitation des émissions atmosphériques.
La localisation d'une partie importante des futurs logements à proximité de la gare constitue à cet égard un élément favorable puisqu'elle permet théoriquement de renforcer l'usage des transports collectifs.
Toutefois, le dossier ne présente aucune estimation quantitative de l'évolution des flux de circulation, des émissions de polluants atmosphériques ou des émissions de gaz à effet de serre associées au projet.
Les gains attendus en matière de mobilité durable demeurent donc essentiellement hypothétiques.
Compte tenu du niveau déjà élevé de motorisation des ménages et de la forte dépendance de la commune aux déplacements automobiles, les bénéfices sanitaires attendus mériteraient d'être davantage démontrés.

Concernant les mobilités, le projet identifie clairement l'amélioration du fonctionnement urbain et le développement des mobilités alternatives.
Le choix de concentrer une part importante de l'urbanisation à proximité de la gare apparaît cohérent avec les objectifs du SDRIF-E et constitue un facteur favorable au report modal vers les transports collectifs.
Le projet prévoit également la préservation des liaisons douces existantes ainsi que leur prolongement dans les futures opérations d'aménagement.
Plusieurs prescriptions visent également à améliorer les déplacements actifs : maintien des sentes, création de cheminements doux dans les OAP et développement du stationnement cyclable.

Néanmoins, la dépendance automobile demeure un élément structurant du projet.
Les normes de stationnement imposées aux nouvelles constructions restent relativement élevées et témoignent de la prise en compte du fort taux de motorisation communal.
Le projet prévoit par ailleurs la possibilité d'étendre le stationnement aux abords de la gare si cela devenait nécessaire.
Si ces dispositions répondent à des besoins réels de fonctionnement urbain, elles traduisent également la difficulté à réduire significativement la place de l'automobile dans les déplacements quotidiens.
Par ailleurs, aucune évolution substantielle de l'offre de transports collectifs routiers n'est présentée dans le projet.
En dehors de la desserte ferroviaire existante, les perspectives de renforcement de l'offre de mobilité demeurent peu développées.

Concernant l'offre de soin, l'objectif démographique du projet vise l'accueil d'environ 550 habitants supplémentaires d'ici 2040 afin de maintenir la vitalité du territoire et de préserver les équipements existants.
Le dossier comporte une analyse relativement détaillée de la capacité des équipements scolaires à absorber cette croissance.
En revanche, aucune démarche équivalente n'est conduite concernant l'offre de soins.
Aucun élément ne permet d'apprécier l'impact de cette croissance démographique sur les besoins médicaux futurs, la disponibilité des professionnels de santé ou l'accessibilité aux soins.
Cette absence est d'autant plus notable que le diagnostic initial identifie un vieillissement relatif de la population communale.
L'adéquation entre la dynamique démographique projetée et les capacités futures de l'offre de santé reste donc insuffisamment démontrée dans le dossier.

II- Documents de planification

a. PADD

Le projet de PADD comporte plusieurs leviers susceptibles d'influencer favorablement les déterminants environnementaux de la santé qui méritent d'être soulignés.

Tout d'abord, les orientations relatives aux mobilités constituent probablement l'un des volets les plus favorables à la santé du projet.
Le PADD identifie explicitement les enjeux liés à la réduction des nuisances atmosphériques et sonores, au développement des déplacements actifs et à l'amélioration de l'accès aux transports collectifs.
La préservation des cheminements piétons, le développement des liaisons douces, l'amélioration de l'accès à la gare et la volonté de renforcer la desserte en bus vont dans le sens des recommandations actuelles en matière d'urbanisme favorable à la santé.
Ces orientations sont susceptibles de contribuer simultanément à la réduction des émissions polluantes, à l'augmentation de l'activité physique quotidienne et à une amélioration globale du cadre de vie.
La préservation du patrimoine paysager et environnemental présente également plusieurs bénéfices sanitaires indirects.
Le maintien des espaces naturels, des continuités écologiques, des parcs urbains et des espaces végétalisés participe à l'amélioration du confort thermique, à la réduction des îlots de chaleur urbains, au maintien de la biodiversité et à la qualité des paysages.
La protection des espaces de nature contribue également à la qualité de vie des habitants en offrant des espaces favorables aux loisirs, à la promenade et au bien-être.

Les orientations relatives aux performances énergétiques des constructions et au développement des énergies renouvelables constituent également des éléments positifs.
L'amélioration de la qualité énergétique des bâtiments est susceptible de réduire les situations de précarité énergétique, d'améliorer le confort thermique des habitants et de limiter certaines expositions environnementales associées aux modes de chauffage les plus émissifs.

Toutefois, plusieurs limites doivent être relevées.
Si le PADD évoque à plusieurs reprises les notions de qualité de vie, de mobilité ou d'environnement, la santé n'apparaît que de manière indirecte dans les orientations retenues.
Le document ne comporte aucun objectif spécifique relatif à la qualité de l'air, à la lutte contre les nuisances sonores, à l'accès aux soins, à l'adaptation au vieillissement de la population ou à la réduction des inégalités de santé.

De même, aucune orientation n'est formulée concernant les risques liés au changement climatique et leurs conséquences sanitaires futures, alors même que ces enjeux sont appelés à devenir structurants pour les territoires franciliens.

b. OAP

Les OAP de la commune de Presles comportent de nombreux objectifs qui, bien que principalement orientés vers l'aménagement durable et la préservation de l'environnement, présentent des co-bénéfices importants pour la santé humaine.
L'approche retenue traduit une volonté d'intégrer progressivement les principes d'un urbanisme favorable à la santé, notamment à travers la prise en compte du confort des habitants, de la qualité environnementale des projets, de la préservation des espaces naturels et du développement des mobilités actives.

Contrairement au PADD, les OAP abordent directement certaines thématiques sanitaires.
L'OAP thématique relative au développement durable consacre notamment un chapitre spécifique au « confort et à la santé », intégrant des orientations visant la réduction des nuisances sonores, l'amélioration du confort olfactif, la limitation des risques allergiques liés aux végétaux et la lutte contre les phénomènes de surchauffe urbaine par l'utilisation de revêtements clairs et la végétalisation.
Ces dispositions sont globalement favorables à la qualité du cadre de vie et à la santé des habitants.

Le développement de la végétation constitue l'un des principaux leviers sanitaires du document.
La préservation des espaces verts, la limitation de l'imperméabilisation des sols, la plantation d'arbres et la création de trames végétales contribuent à améliorer le confort thermique, à limiter les effets des îlots de chaleur et à favoriser le bien-être des populations.
Les OAP rappellent explicitement le rôle de la végétation dans la régulation naturelle des températures et dans la réduction du recours à la climatisation.

Les OAP intègrent également plusieurs mesures contribuant à renforcer la résilience du territoire face aux évolutions climatiques.
Les principes d'habitat bioclimatique, l'orientation des bâtiments, la protection contre les surchauffes estivales, le recours aux matériaux biosourcés et à forte inertie thermique, ainsi que la promotion des énergies renouvelables permettent de réduire les consommations énergétiques tout en améliorant le confort des occupants.
Ces dispositions sont particulièrement pertinentes dans un contexte d'augmentation attendue des épisodes de fortes chaleurs.
La gestion alternative des eaux pluviales constitue également un point fort.
La limitation des surfaces imperméabilisées, le recours aux noues, aux bassins paysagers et aux dispositifs d'infiltration favorisent la réduction du ruissellement et limitent les risques de saturation des réseaux lors d'épisodes pluvieux intenses.

De même, la prise en compte de la trame blanche est particulièrement intéressante au regard des enjeux sanitaires.
Les OAP reconnaissent explicitement les effets de la pollution sonore sur la santé et préconisent la réduction du bruit à travers le développement des mobilités douces, des revêtements moins bruyants ou encore des dispositifs de protection acoustique à proximité de certaines infrastructures.

L'ensemble des OAP sectorielles prévoit systématiquement l'intégration de liaisons douces et la prise en compte des déplacements piétons et cyclables dans les futurs quartiers.
Les secteurs de la Gare, de la Sente Albert-Le Vivier, de la rue des Vallées et de la rue des Coutumes prévoient tous la création ou le renforcement de cheminements dédiés aux mobilités actives.
Cette orientation est favorable à la santé publique en encourageant l'activité physique quotidienne et en contribuant à limiter l'usage de l'automobile.
La proximité de la gare constitue par ailleurs un atout important dans le secteur dédié à la reconversion de la zone d'activités.
La création de logements à proximité immédiate des transports collectifs et des commerces participe à une logique de ville de proximité favorable à la réduction des déplacements motorisés.

Toutefois, quelques dimensions sanitaires pourraient être davantage développées.
Les OAP n'abordent pas les enjeux d'accès aux soins, de prise en charge du vieillissement, des besoins des personnes en situation de handicap ou encore de l'accès aux équipements sanitaires et médico-sociaux.

Par ailleurs, le secteur de la Gare est localisé à proximité immédiate de la voie ferrée.
Si les OAP évoquent la qualité architecturale, les mobilités et le traitement paysager, elles ne développent pas de prescriptions spécifiques concernant l'exposition future des habitants aux nuisances sonores et vibratoires liées au trafic ferroviaire, alors que cet enjeu pourrait constituer un facteur de vigilance sanitaire.

III- Règlement

Le règlement ne rappelle pas les servitudes concernant les captages EDCH qui concernent la commune.
Le règlement inclus des dispositions pour la gestion préventive des eaux pluviales privilégiant l'infiltration, le stockage, et des techniques alternatives pour réduire le ruissellement et traiter les effluents pollués.

Aucun paragraphe ne prescrit l'obligation d'effectuer un diagnostic des sols en cas de pollution suspectée ou avérée ainsi que des mesures de gestion devant être appliquées.
Ce point est à ajouter dans les dispositions générales avec un paragraphe du type : *« En cas de changement d'usage vers une destination sensible (habitat, établissement scolaire et établissement recevant des populations sensibles), un diagnostic de qualité des sols devra être réalisé. ».*

Le règlement ne précise pas les normes d'isolation phonique imposées aux constructions dans des zones d'exposition au bruit des transports. La loi 92-1444 relative à la lutte contre le bruit n'est pas mentionnée.
Il aurait été pertinent de rappeler ces règlementations ainsi que les objectifs fixés par les valeurs guide de l'Organisation mondiale de la santé (OMS) concernant le bruit qui sont les seuls à prendre en compte d'un point de vue sanitaire.

Enfin, le PLU recommande la plantation d'essences indigènes et déconseille la plantation d'essences allergènes, envahissantes et exotiques.
Une palette végétale est annexée au règlement.

En conclusion, compte tenu des éléments transmis, d'un point de vue sanitaire, l'ARS émet **un avis favorable** au projet de PLU de Presles.
Il est recommandé de développer les éléments repris en gras ci-dessus.

L'ingénieur d'études sanitaires
Responsable de la cellule environnement extérieur

Astrid REVILLON