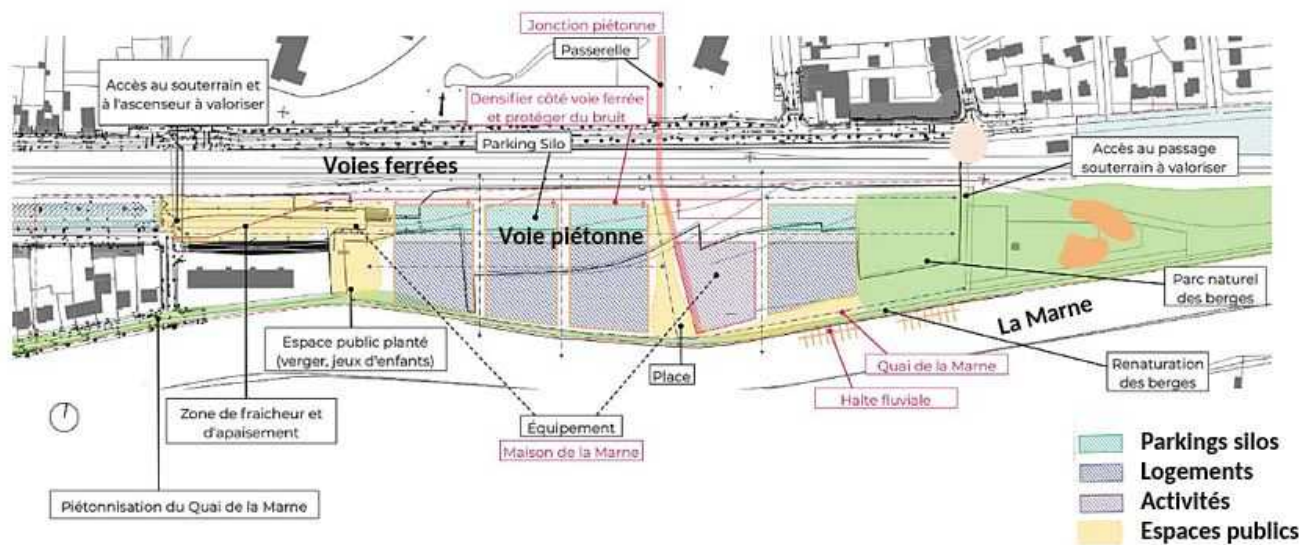




Mission régionale d'autorité environnementale
ÎLE-DE-FRANCE

**Avis délégué
sur le projet d'aménagement de la Zac Bords de
Marne,
Thorigny-sur-Marne (77)**

N° 012046/A P
du 26/03/2026



Le site projet à l'état initial (en haut) et projet (Étude d'impact, tome 3 p. 46 et tome 1, p. 16, certaines légendes ajoutées par la MRAe).

Synthèse de l'avis

Cet avis de l'Autorité environnementale concerne le projet de création de la zone d'aménagement concerté (Zac) Bords de Marne, situé à Thorigny-sur-Marne, porté par la communauté d'agglomération de Marne et Gondoire. Il analyse notamment la qualité de son étude d'impact. Il est émis dans le cadre d'une procédure de création de Zac.

Ce projet, sur une surface d'environ quatre hectares prévoit la création d'un quartier résidentiel en quatre lots, comprenant au total 360 logements pour 30 323 m² de surface de plancher, avec 346 places de stationnement en parkings silo¹, et un lot de commerces et activités avec un parking de 31 places. Le projet prévoit également la piétonisation de la rue Quai de la Marne, actuellement carrossable.

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

- la biodiversité ;
- le climat ;
- la vulnérabilité aux risques naturels et technologiques (inondations, mouvements de terrain, sites et sols pollués) ;
- les mobilités ;
- les nuisances sonores et vibratoires.

Dans son avis, l'Autorité environnementale recommande notamment de justifier le besoin de logements alors que ceux-ci sont pour partie en zone inondable, et sur des anciens sites industriels pollués, ainsi que sur une friche qui sera détruite et dont la biodiversité actuelle est non négligeable. Il est nécessaire d'actualiser ou de terminer un certain nombre d'études, notamment le diagnostic de la pollution et le plan de gestion de celle-ci, ainsi que l'étude hydraulique.

L'Autorité environnementale a formulé l'ensemble de ses recommandations dans l'avis détaillé ci-après.

La liste complète des recommandations figure en annexe du présent avis, celle des sigles utilisés précède l'avis détaillé. Il est par ailleurs rappelé au maître d'ouvrage la nécessité de transmettre un mémoire en réponse au présent avis.

1 Les parkings silos sont construits en élévation depuis le sol.

Sommaire

Synthèse de l'avis.....	3
Sommaire.....	4
Préambule.....	5
Avis détaillé.....	8
1. Présentation du projet.....	8
1.1. Contexte et présentation du projet.....	8
1.2. Modalités d'association du public en amont du projet.....	10
2. L'évaluation environnementale.....	11
2.1. Qualité du dossier et de la démarche d'évaluation environnementale.....	11
2.2. Articulation avec les documents de planification existants.....	11
2.3. Justification des choix retenus et solutions alternatives.....	12
3. Analyse de la prise en compte de l'environnement.....	13
3.1. Biodiversité.....	13
3.2. Climat.....	16
3.3. Vulnérabilité aux risques naturels et technologiques.....	17
3.4. Mobilités.....	21
3.5. Nuisances sonores et vibratoires.....	23
4. Suites à donner à l'avis de l'Autorité environnementale.....	25
ANNEXE.....	27
5. Liste des recommandations par ordre d'apparition dans le texte.....	28

Préambule

Le système européen d'évaluation environnementale des projets, plans et programmes est fondé sur la [directive 2001/42/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2001](#) relative à l'évaluation des incidences de certaines planifications sur l'environnement² et sur la [directive modifiée 2011/92/UE du Parlement européen et du Conseil du 13 décembre 2011](#) relative à l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement. Les démarches d'évaluation environnementale portées au niveau communautaire sont motivées par l'intégration des préoccupations environnementales dans les choix de développement et d'aménagement.

Conformément à ces directives un avis de l'autorité environnementale³ vise à éclairer le public, le maître d'ouvrage, les collectivités concernées et l'autorité décisionnaire sur la qualité de l'évaluation environnementale et sur la manière dont l'environnement est pris en compte dans le projet, plan ou programme.

* * *

La Mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) d'Île-de-France, autorité environnementale compétente en application de l'article R. 122-6 du code de l'environnement, a été saisie par l'agglomération de Marne et Gondoire pour rendre un avis sur le projet d'aménagement de la la Zac Bords de Marne, porté par Marne et Gondoire Aménagement, situé à Thorigny-sur-Marne (Seine-et-Marne) et sur son étude d'impact datée de décembre 2025, dans le cadre de la procédure de création de Zac.

Le projet de création de la Zac Bords de Marne est soumis à un examen au cas par cas en application de l'article R.122-2 du code de l'environnement (rubrique 39a du tableau annexé à cet article). Il a fait l'objet d'une décision de soumission à évaluation environnementale du préfet de la région Île-de-France n° DRIAT-SCDD-2024-047 du 29 mars 2024.

L'Autorité environnementale en a accusé réception le 26/01/2026. Conformément au [II de l'article R. 122-7 du code de l'environnement](#), l'avis doit être rendu dans le délai de deux mois à compter de cette date.

Conformément aux dispositions du III de l'article R. 122-7 du code de l'environnement, le préfet de département et le directeur de l'agence régionale de santé (ARS) d'Île-de-France ont été consultés le 27/01/2026 et l'ARS a apporté sa contribution le 13/02/2026.

Conformément à sa délibération du 09 août 2023 régissant le recours à la délégation en application de l'article 3 de son règlement intérieur, l'Autorité environnementale d'Île-de-France a délégué, par sa décision du 25/03/26 à Guillaume Choisy la compétence à statuer sur le projet de création de la Zac Bords de Marne.

Sur la base des travaux préparatoires du pôle d'appui, sur le rapport de Guillaume Choisy, coordonnateur, et en prenant en compte les réactions et suggestions des membres de l'Autorité environnementale consultés, le délégataire rend l'avis qui suit.

-
- 2 L'environnement doit être compris au sens des directives communautaires sur l'évaluation environnementale. Il comprend notamment la diversité biologique, la population, la santé humaine, la faune, la flore, les sols, les eaux, l'air, les facteurs climatiques, les biens matériels, le patrimoine culturel, y compris le patrimoine architectural et archéologique, les paysages et les interactions entre ces facteurs (annexe I, point f de la directive 2001/42/CE sur l'évaluation environnementale des plans et programmes, annexe IV, point I 4 de la directive 2011/92/UE modifiée relative à l'évaluation des incidences de certains projets sur l'environnement).
 - 3 L'article R. 122-6 du code de l'environnement, s'agissant des projets, et l'article R. 122-17 du même code ou l'article R. 104-21 du code de l'urbanisme, s'agissant des plans et programmes, précisent quelles sont les autorités environnementales compétentes. Parmi celles-ci, figurent les missions régionales d'autorité environnementale (MRAe) de l'inspection générale de l'environnement et du développement durable (IGEDD), présidées par des membres de cette inspection qui disposent d'une autorité fonctionnelle sur des services des directions régionales intitulés « pôle d'appui de la MRAe » (cf art R. 122-24 du code de l'environnement)

Le délégataire atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans le présent avis.

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

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

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

Sigles utilisés

ACV	Analyse de cycle de vie
AEI	Aire d'étude immédiate
ARR	Analyse des risques résiduels
ARS	Agence régionale de la santé
ATTES-ALUR	Sur les terrains ayant accueilli une installation classée mise à l'arrêt définitif, régulièrement réhabilitée ou non, ou bien sur un secteur d'information sur les sols, en cas de changement d'usage, le maître d'ouvrage à l'initiative de ce changement fait attester de la compatibilité des sols avec l'usage projeté, grâce à une ATTES-ALUR, attestation d'un bureau d'études certifié dans le domaine des sites et sols pollués.
BTEX	Benzène – Toluène – Ethylbenzène – Xylènes. Composés organiques volatils appartenant à la famille des hydrocarbures aromatiques (à un seul cycle).
CAMG	Communauté d'agglomération de Marne et Gondoire
Casias	Carte des anciens sites industriels et activités de services
CBNBP	Conservatoire botanique national – Bassin parisien
COHV	Composés organiques halogénés volatils. Ces molécules contiennent un ou plusieurs atomes d'halogènes (chlore, fluor, brome, iode)
ERC	Éviter, réduire, compenser
GES	Gaz à effet de serre
HAP	Hydrocarbures aromatiques polycycliques
HCSP	Haut Conseil de la santé publique
HPM	Heure de pointe du matin
HPS	Heure de pointe du soir
LAeq	Indicateur réglementaire français (notamment utilisé pour le classement sonore des infrastructures de transports). Il correspond au niveau sonore « continu équivalent » ou moyen, exprimé en dB(A) sur une période déterminée ou bien 6 h-18 h : LAeq jour ; 18 h-22 h : LAeq soirée ; 22 h-6 h : LAeq nuit. Le dB « (A) » est l'une des pondérations des décibels selon les fréquences auxquelles l'oreille humaine est la plus sensible. Niveau sonore « continu équivalent » ou moyen, exprimé en dB(A) au cours de la journée en donnant un poids plus fort au bruit produit en soirée (18-22h : + 5 dB(A)) et durant la nuit (22h-6h : +10 dB(A)) pour tenir compte de la sensibilité accrue des individus aux nuisances sonores durant ces deux périodes. Le dB « (A) » est l'une des pondérations des décibels selon les fréquences auxquelles l'oreille humaine est la plus sensible.
Lden	
MR (T/E)	Mesure de réduction en phase travaux / exploitation
MRAe	Mission régionale d'Autorité environnementale

NO₂	Dioxyde d'azote
NR	Noise rating - Courbes d'évaluation du bruit
OAP	Orientation d'aménagement et de programmation
OMS	Organisation mondiale de la santé
PADD	Plan d'aménagement et de développement durable
PCE	Perchloroéthylène ou tétrachloroéthylène
PLH	Programme local de l'habitat
PLU	Plan local d'urbanisme
PM10	Particules fines en suspension dans l'air de diamètre inférieur à 10 micromètres
PM2,5	Particules fines en suspension dans l'air de diamètre inférieur à 2,5 micromètres
PPRI	Plan de prévention du risque inondation
PPRMT	Plan de prévention des risques de mouvements de terrain
RD	Route départementale
RNT	Résumé non technique
Sage	Schéma d'aménagement et de gestion des eaux
SCoT	Schéma de cohérence territorial
Sdage	Schéma directeur d'aménagement des eaux
SdP	Surface de plancher
Sdrif	Schéma directeur régional d'Île-de-France
Shon	Surface hors œuvre nette. Correspond à la somme des surfaces de plancher pour chaque niveau, après déduction des surfaces non habitables (caves, combles, terrasses, balcons...)
SRCE	Schéma régional de cohérence écologique
TCE	Trichloroéthylène
TMJ ou TMJA	Trafic moyen journalier en moyenne annuelle
TMJO	Trafic moyen journalier ouvré
TCE	Trichloroéthylène
UICN	Union internationale pour la conservation de la nature
UVP	Unité de véhicule particulier
Zac	Zone d'aménagement concerté

Avis détaillé

1. Présentation du projet

1.1. Contexte et présentation du projet

« Le projet de la Zac Bords de Marne fait suite au projet de la Zac du Quartier de la Marne depuis abandonné » (T1, p. 5). L'Autorité environnementale avait émis un avis le 30 septembre 2015 sur ce projet que la Zac Bord de Marne remplace.

Le projet est situé sur la commune de Thorigny-sur-Marne, en Seine-et-Marne (77). La commune compte 10 405 habitants recensés en 2022, pour une superficie de 5,16 km², soit une densité de population de 2 016 habitants/km². La commune de Thorigny-sur-Marne est incluse dans le périmètre de la communauté d'agglomération de Marne et Gondoire (CAMG), qui regroupe 20 communes, voir l'illustration 1 (T1, p. 9⁴).



Illustration 1- Situation géographique du secteur du projet (MRAe, et modifié d'après étude d'impact, T1, p. 9).

Le pétitionnaire indique « cette opération d'aménagement s'étend sur un périmètre de 40 178 m² [environ 4 ha] et prévoit la création d'un quartier résidentiel de 360 logements et le développement de commerces et activités. Le projet prévoit également la renaturation et piétonisation des abords de la Marne » (T1, p. 5).

Le projet prévoit la démolition de bâtiments : anciens bâtiments SNCF, quincaillerie reconvertie en tiers-lieu, autres bâtiments d'activité (T1, p. 17) et la construction de quatre lots de logements, d'une hauteur d'environ 15 mètres (T1, p. 12), 360 au total, pour 30 323 m² de surface de plancher (SdP) et d'un lot (n°4), dédié à l'activité, la restauration, ainsi que des bureaux. Chaque lot de logement est accompagné de la création de stationnement en parking silos⁵ sur trois niveaux, (deux pour celui à l'est), au nord des logements, 268 places pour les logements, 78 pour les visiteurs, soit 346, et d'un parking aérien public et payant de 31 places pour le lot d'activités (T1, p. 13 à 14 et T2, p. 34)⁶. Un plan indique des bâtis de R+2 à R+6, c'est-à-dire de trois à sept niveaux en comptant le rez-de-chaussée (T1, p. 15).

Une halte fluviale est mentionnée (T1, p. 13) et figure sur certains plans (illustration en première page).

4 Sauf mention contraire, les numéros de page renvoient à l'étude d'impact en pdf, composée de trois tomes. Exemple : T1, p. 5 renvoi au Tome 1, page 5.

5 Les parkings silos sont construits en élévation depuis le sol.

6 Pour les lots 1, 2, 3 et 5 respectivement : SdP de 7 229, 7 937, 7 820 et 7 337 m² ; stationnements : 97, 85, 94 et 85 places. Pour le lot d'activités (lot 4), 1 081 m² de SdP, 31 places de stationnement.

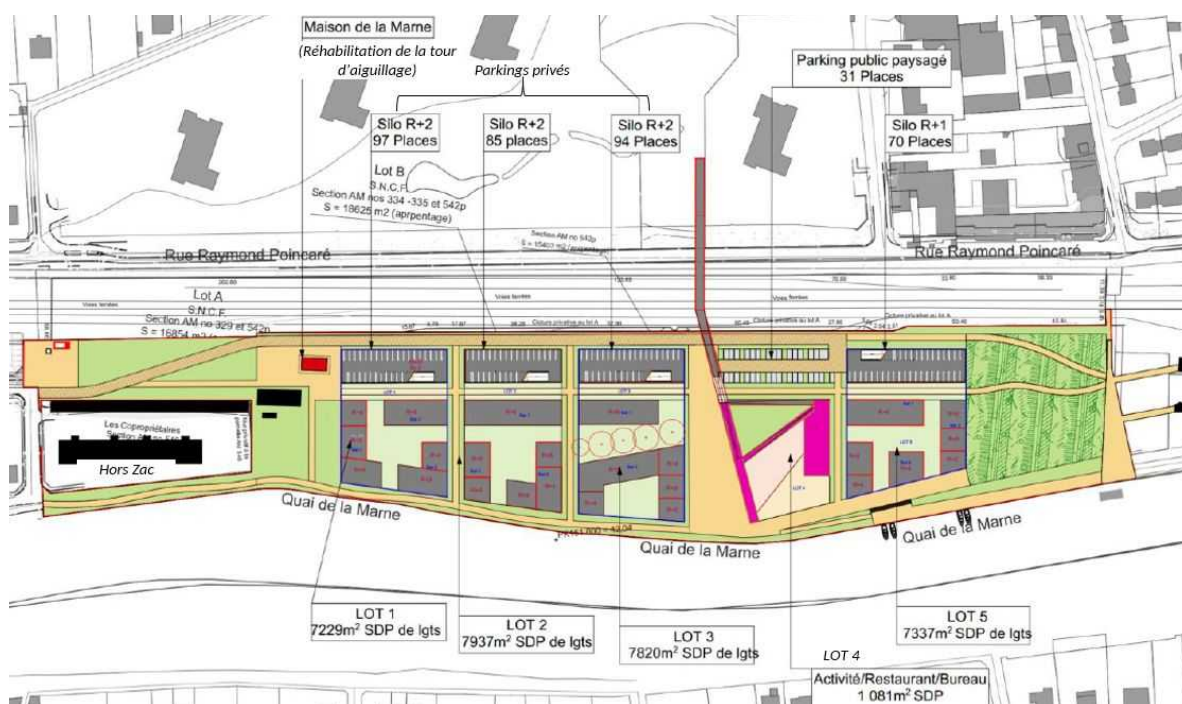


Illustration 2- Projet. En vert : espace public planté (vert clair : privés), en orange « réseau d'espaces publics ». (T1, p. 15, ajouts par la MRAe en italique).

Une « *Maison de la Marne* », dédiée à l'histoire des loisirs liés à la Marne, sera créée au nord-ouest de la Zac, dans l'ancienne tour d'aiguillage qui sera réhabilitée. Des espaces publics plantés et la piétonisation et la renaturation du Quai de la Marne, actuellement carrossable, sont prévus. L'accès aux parkings se fera via une nouvelle route longeant le chemin de fer au nord et reliant la Zac à la rue de la Gare. Une passerelle sera créée au centre, reliant la Zac au reste de la ville, et le passage souterrain existant au niveau du parc sera valorisé (T1, p. 14 à 16).

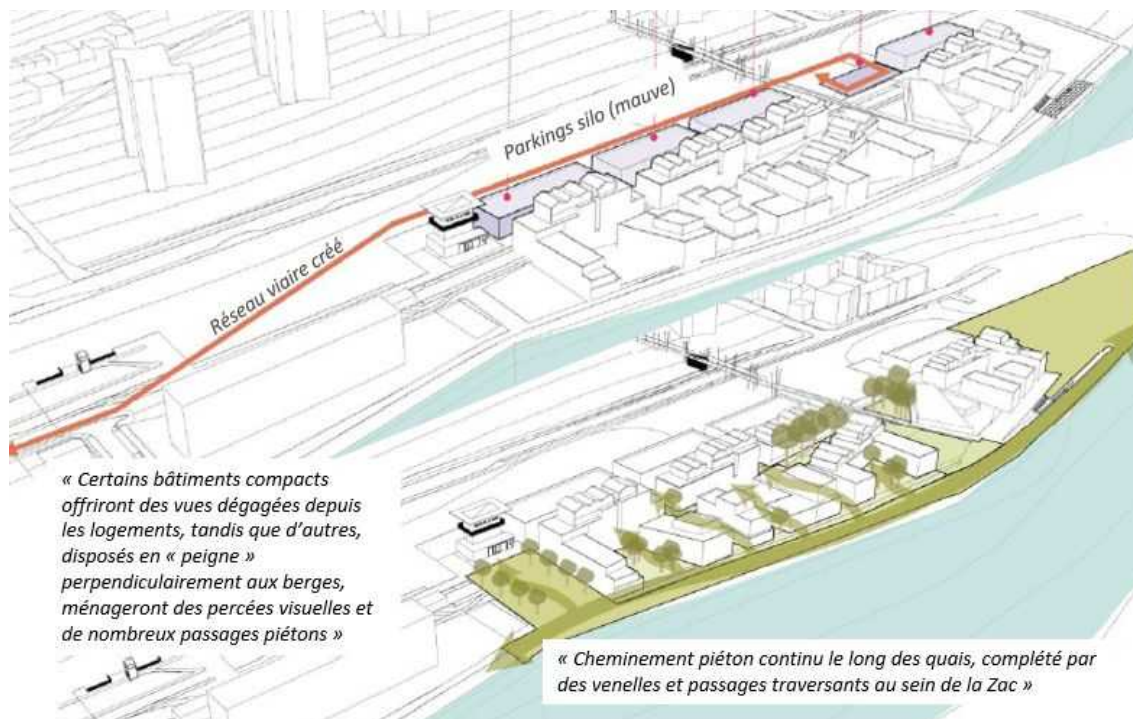


Illustration 3- Éléments du traitement architectural et paysager. (T1, p. 19-20, superposition, et ajouts par la MRAe en italique d'après le texte de l'étude d'impact).

Le pétitionnaire présente également le « *traitement urbain et paysager* » : espaces publics, mail planté, volumétrie des bâtiments décroissante vers la Marne, etc. ainsi que diverses perspectives et vues en trois dimensions, dont certaines figurent sur l'illustration 3 (T1 p. 17 à 20).

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

L'Autorité environnementale rappelle que la concertation préalable est obligatoire pour la création de Zac qui fait « *l'objet d'une concertation associant, pendant toute la durée de l'élaboration du projet, les habitants, les associations locales et les autres personnes concernées* » (article [L.103-2](#) du code de l'urbanisme)⁷.

L'étude d'impact indique que les enjeux identifiés à l'issue de l'élaboration de l'état initial « *ont [...] été partagés avec les services concernés de la ville de Thorigny-sur-Marne et de l'ensemble des partenaires du projet (ville, bailleurs sociaux, SNCF, habitants) dans le cadre de la concertation, du 30 avril 2023 au 29 novembre 2025* » (T3, p. 54). Le pétitionnaire précise que « *plusieurs réunions publiques ont eu lieu, le 23 avril 2024 et le 13 novembre 2025. Une balade sensible a aussi été menée le 14 octobre 2023, sur le sujet des aménagements favorables à la santé. [...] À la suite de cette analyse de terrain, un atelier de restitution a eu lieu [...]. La concertation a pu relever les enjeux suivants : travailler, habiter, vivre, se déplacer, grandir* », chaque enjeu est suivi d'une courte synthèse (T3, p. 55).

La concertation est basée sur deux réunions et une promenade suivie d'un atelier, le nombre de participants n'est pas indiqué. Le lien entre la synthèse de la concertation et la programmation du projet.⁸ n'apparaît pas explicite, notamment sur le niveau de prise en compte des avis exprimés.

7 Article [L121-15-1](#) du code de l'environnement : la concertation « *permet de débattre de l'opportunité, des objectifs et des caractéristiques principales du projet ou des objectifs et des principales orientations du plan ou programme, des enjeux socio-économiques qui s'y attachent ainsi que de leurs impacts significatifs sur l'environnement et l'aménagement du territoire. Cette concertation permet, le cas échéant, de débattre de solutions alternatives, y compris, pour un projet, son absence de mise en œuvre. Elle porte aussi sur les modalités d'information et de participation du public après la concertation préalable* »

8 Par exemple, pour l'enjeu « *habitat* », les habitants sont « *très attachés à l'identité pavillonnaire et à l'esprit "village"* », ils « *redoutent la rupture d'échelle, la densification excessive et la saturation des voiries, en insistant sur la nécessité de mieux loger [...] plutôt que de simplement construire plus, dans un contexte où le stationnement demeure une contrainte majeure* », or le projet ne correspond pas à des pavillons et inclut des lots dont la hauteur des bâtiments en R+6 sera au minimum de 15 mètres.

2. L'évaluation environnementale

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

L'étude d'impact est composée de trois tomes, 15 annexes (étude faune flore, étude vibratoire, etc.) et huit planches de simulation de trafic. Le dossier comporte également un résumé non technique, objet d'un document distinct et ainsi accessible à un public non expert.

L'état initial et l'identification des enjeux (tome 1) est de qualité inégale selon les thématiques, certaines données ou informations nécessaires à la compréhension manquent, par exemple, la présentation du projet ne comporte pas le nombre d'étages ni la hauteur des bâtiments, qui figure dans le « Tome 3 – Chapitres réglementaires », on ne sait pas ce qu'est la « halte fluviale » etc. Certaines illustrations sont difficilement lisibles, par exemple, les planches de comptage pour la circulation, le plan de synthèse du site et des informations historiques, etc. (T1, p. 78 et suivantes, p. 110). Surtout, l'état initial n'est pas terminé : pour la pollution des sols, le diagnostic n'est pas achevé⁹, les études hydrauliques et géotechniques datent de 2015 et n'ont pas été mises à jour, alors que la Zac se trouve pour partie en zone inondable et est soumise aux mouvements de terrain. Des études comportent des biais méthodologiques, par exemple, l'étude acoustique utilise un modèle 3D qui ne correspond pas au projet.

L'analyse des incidences et mesures éviter-réduire-compenser du tome 2, manque de cohérence avec le tome 1 : parfois les enjeux sont complétés dans cette partie, ou encore, les impacts traités le sont sur un sujet qui n'a pas été identifié « à enjeux » dans le tome 1, et pour lequel on ne connaît donc pas l'état initial¹⁰. Certaines incidences « positives » comparent le projet à l'état initial au lieu de comparer avec le fil de l'eau, ce qui aurait amené à constater une incidence négative¹¹. Par exemple, le plan de gestion de la pollution est à peine esquissé, ¹², l'évitement des zones inondables ne semble pas avoir été envisagé, et les mesures de réduction du risque sont absentes : les considérations générales à ce sujet se limitent au respect des attendus réglementaires et aucune compensation (hydraulique, biodiversité, impact carbone du projet) - n'a été proposée.

(1) L'Autorité environnementale recommande de terminer et mettre à jour l'état initial pour la pollution des sols, l'hydraulique, l'acoustique et modifier en conséquence les impacts du projet et de compléter les études lacunaires (bilan carbone, plan de gestion de la pollution, risque inondation, etc.). Il sera également nécessaire de compléter les mesures d'évitement, de réduction, et de compensation, notamment sur les enjeux hydrauliques.

2.2. Articulation avec les documents de planification existants

Les parcelles projet sont couvertes par le PLU de Thorigny-sur-Marne, dont la dernière modification a été approuvée le 19/06/2025. Le périmètre projet englobe plusieurs zonages : 1AUs, zone d'extension urbaine à vocation mixte, UO, zone urbaine centrale et N, zone naturelle (T1, p. 12).

⁹ L'étendue des diverses pollutions, en surface et en profondeur, manque, ainsi que l'analyse des concentrations (diffuses, concentrées) par exemple.

¹⁰ Exemples : l'avifaune protégée n'est pas identifiée dans l'état initial, mais est ajoutée dans les impacts. Les impacts sur le carrefour d'accès à la Zac sont traités, sans que soit connu l'état initial, etc.

¹¹ Exemple : « Une réduction des émissions de certains polluants atmosphériques entre le scénario état existant et projet 2035 », or c'est le cas aussi sans projet, et de façon plus importante (T2, p. 53).

¹² Il est mentionné qu'une analyse des risques résiduels a été réalisée, mais celle-ci ne figure pas l'étude d'impact (ni dans les annexes).

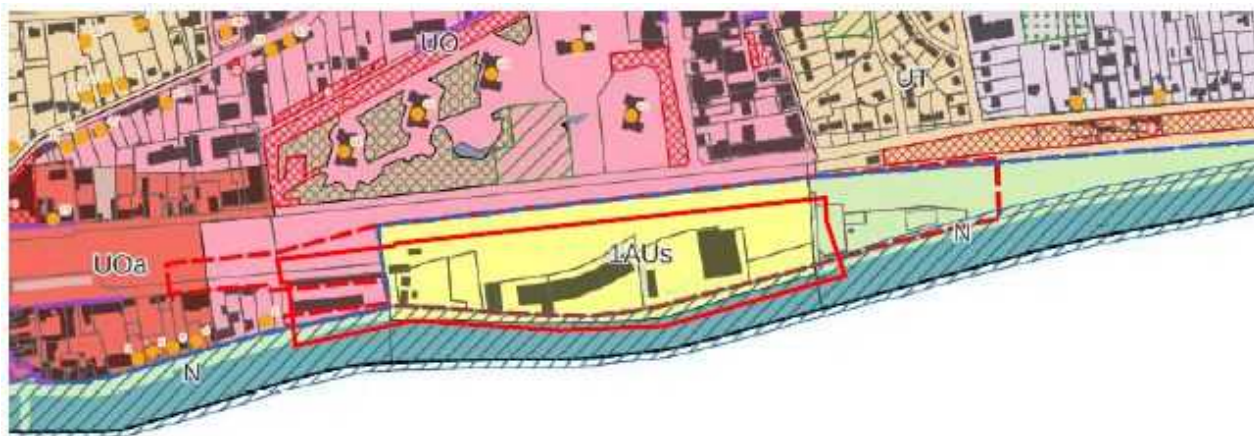


Illustration 4- Périmètre projet (trait plein rouge) et extrait du règlement graphique du secteur d'étude (pointillés rouges : orientation d'aménagement et de programmation) (T1, p. 12).

Le pétitionnaire indique que le « projet est incompatible avec le zonage et le règlement présent » et qu'une « mise en compatibilité du PLU sera réalisée ultérieurement » (T1, p. 12). En effet, en zone 1AUs, la hauteur maximale des constructions nouvelles est limitée à 12,5 mètres, et le projet prévoit « des bâtiments en R+6, soit minimum 15 mètres ». L'Autorité environnementale note que la hauteur minimale d'un étage est généralement fixée à 2,50 mètres pour permettre une circulation aisée et une bonne ventilation, un immeuble de sept niveaux aurait alors une hauteur minimale de 17,5 mètres. Le pétitionnaire indique que le projet n'est pas non plus compatible avec le règlement du PLU qui prévoit 1,5 place par logement¹³ (T3, p. 8). Le règlement autorise les constructions en zone N si l'emprise au sol des constructions est limitée à 5 %, ce qui est le cas ici, du fait de la faible partie construite en zone N (T3, p. 8).

Le secteur des Bords de Marne fait l'objet d'une orientation d'aménagement et de programmation (OAP) sectorielle, qui est présentée et montre le respect global de l'OAP, sauf pour le nombre de logements, avec 10 supplémentaires (T3, p. 7-8).

Le projet prévoit une densité de 90 logements par hectare, ce qui est « conforme aux orientations du Scot de Marne et Gondoire et aux objectifs du PLH qui prévoient [...] une densité minimale de 63 logements par hectares ». Pour l'Autorité environnementale, il semble souhaitable de revoir la hauteur maximale des bâtiments pour être en conformité avec le PLU ou bien de montrer que la hauteur prévue permet des ouvertures visuelles depuis la ville vers l'eau et que les perspectives historiques (ponts, quais, monuments, lignes d'horizon) sont maintenues, voire améliorées par rapport au passé industriel du site.

2.3. Justification des choix retenus et solutions alternatives

Le pétitionnaire présente les évolutions du projet depuis 2015 via plusieurs scénarios qui intègrent les retours de concertation, les études techniques (circulation, acoustique, pollution du sol) et les contraintes (risques inondation, effectifs scolaires). Les principales caractéristiques de chaque scénario sont résumées, ainsi que les raisons pour lesquelles les scénarios ont été écartés ou modifiés (T3, p. 34 à 40). Les variantes concernent : le nombre de logements, de 360 à 467, la surface de plancher, l'ouverture du projet vers la Marne (long bâti, bâti en peigne, variations des hauteurs de bâti), la réhabilitation de la tour d'aiguillage, élément de patrimoine bâti « identitaire » remarquable à préserver (PLU), l'exposition aux nuisances sonores qui a conduit à positionner les parkings silos entre la voie ferrée et les logements, la plus ou moins grande surface d'espaces verts, entre autres sujets.¹⁴ Une analyse multicritère est présentée, selon trois scénarios (T3, p. 40 à 43).

¹³ L'Autorité environnementale note cependant que certains lots situés à moins de 500 mètres de la gare à vol d'oiseau, et doivent se voir appliquer un nombre de places de stationnement par logement qui ne peut pas excéder un maximum fixé par le Code de l'urbanisme : une place/logement maximum, ramené à 0,5/logement pour les logements locatifs financés avec un prêt aidé par l'État (logements sociaux), les logements locatifs intermédiaires, les résidences pour personnes âgées et les résidences universitaires.

¹⁴ Le maintien ou non d'une rangée de platane de la friche SNCF, la présence d'un groupe scolaire, qui ne figure pas dans le projet final du fait d'un bilan coût/avantage négatif, et la position de la passerelle piétonne et des espaces publics.

Le projet final comporte, par rapport aux deux autres scénarios, moins de logements mais avec une plus grande surface de plancher, une plus grande surface d'espaces verts (publics et privés) sur 18 684 m² soit 47 % de l'emprise du projet, la conservation d'un alignement de platanes, la plantation d'environ 500 arbres, et « une végétalisation multi-strates créant des îlots de fraîcheur » (p. 43, 46 et 47). Toutefois, si le pourcentage d'espaces vert est sensiblement similaire à celui de l'état initial, ces nouveaux espaces étant en partie aménagés sur des sols issus des démolitions, leurs fonctions écologiques sont à priori moindres que celles de sols de pleine terre préservés, au moins à moyen terme puisque les processus de renaturation sont longs.

(2) L'Autorité environnementale recommande d'envisager un scénario assurant le maintien des espaces verts et des sols existant, en prévoyant leur dépollution in situ, pour préserver les fonctions du sol et favoriser l'infiltration des eaux.

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

3.1. Biodiversité

L'étude est limitée à l'emprise projet « aire d'étude immédiate (AEI) » ainsi que les « milieux similaires et contigus à ceux de l'emprise ainsi qu'aux lisières et milieux pouvant être impactés directement ou indirectement par le projet. [...] les espèces contactées aux abords ont pu être intégrées aux inventaires » (T1, p. 55). Les dates de prospection figurent dans l'étude faune flore (Annexe, p. 31). Deux passages ont été faits mi-mai et mi-juin 2023, pour détecter les oiseaux nicheurs. L'Autorité environnementale souligne qu'un passage supplémentaire, entre fin mars et mi-avril aurait été nécessaire pour les nicheurs précoces, et qu'un inventaire des micro-mammifères (hérisson) aurait dû être réalisé compte tenu des milieux présents.

Le pétitionnaire indique que « s'agissant de la création d'un projet urbain sur un site déjà urbanisé et en l'absence d'enjeu de conservation significatif, aucune mesure d'évitement ne se justifie » (T2, p. 17). L'Autorité environnementale relève que l'évitement est la priorité dans la séquence ERC¹⁵ et que la carte « synthèse des enjeux faunistiques » (T1, p. 72), montre que les enjeux « forts » qui coïncident avec l'habitat « friche urbaine » (SNCF) n'est pas évitée.

Le pétitionnaire indique « les bords de Marne seront maintenus », et qualifie l'impact sur les continuités de « négligeable » (T2, p. 17). Cette trame figure néanmoins sur la carte du SRCE avec des objectifs « à préserver/restaurer ».

(3) L'Autorité environnementale recommande d'envisager une restauration écologique des berges, comme le prévoient le SRCE, le plan de prévention des risques d'inondation et le ScoT, afin notamment d'augmenter la résilience face au risque inondation.

Flore et habitats

Sept habitats ont été identifiés lors des passages de 2023, ils sont listés, décrits et cartographiés, voir l'illustration 5 (T1, p. 61 à 64).

15 [R122-5](#) 8° « éviter les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine et réduire les effets n'ayant pu être évités » ; [Site du ministère](#) « Cette intégration de l'environnement, dès l'amont est essentielle pour prioriser : les étapes d'évitement des impacts tout d'abord, de réduction ensuite, et en dernier lieu, la compensation des impacts résiduels du projet, du plan ou du programme si les deux étapes précédentes n'ont pas permis de les supprimer ».

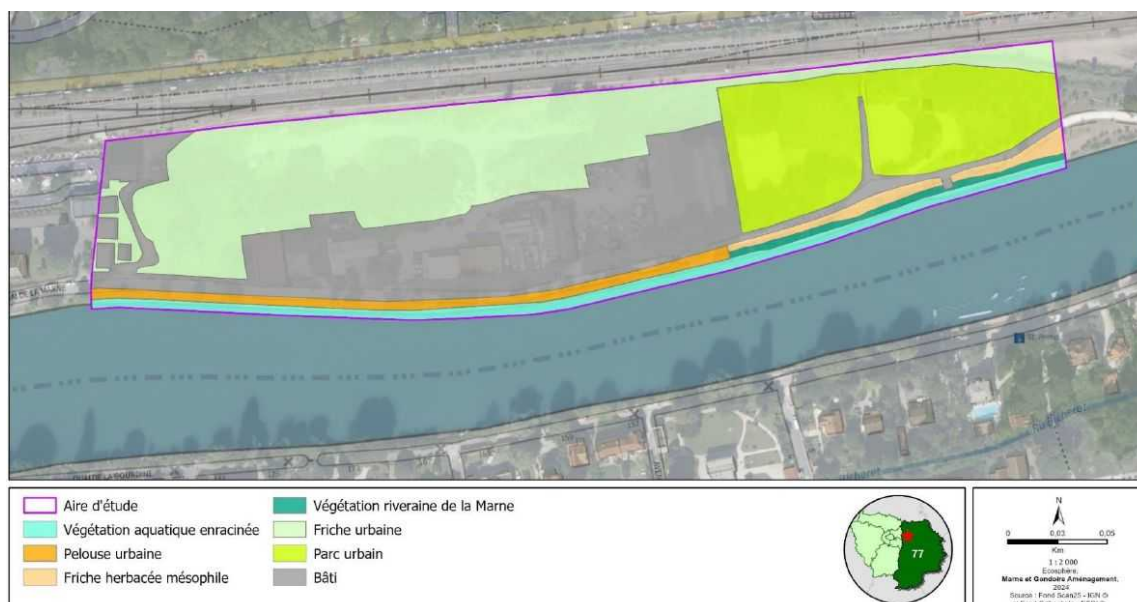


Illustration 5- Cartographie des habitats du projet. La friche urbaine présente un enjeu « assez fort » et les bâtis et le parc urbain un enjeu « moyen » – La barre d'échelle mesure 50 mètres (T1, p. 64).

Au total, 169 espèces végétales ont été identifiées, dont 128 spontanées en Île-de-France, aucune espèce végétale menacée en Île-de-France n'a été recensée (T1, p. 64). En revanche, six espèces sont considérées comme « *peu fréquentes* » en Île-de-France : la Luzerne polymorphe "*rarissime*", le Frêne à feuilles étroites et l'Osier pourpre "*très rares*", le Rorippe des forêts, le Polypode vulgaire et l'Osier blanc "*assez rare*". Une seule espèce présentant un enjeu de conservation a été retenue : l'Osier pourpre, présent au sein de la végétation riveraine de la Marne (sud-est de l'AEI, localisée sur la carte p. 65) du fait de son statut "*très rare*" et de « *sa distribution régionale (espèce relativement dispersée entre la Bassée et les vallées de l'Essonne, du Loing et de la Marne)* » (T1, p. 64-65).¹⁶

Faune

« *Trente-et-une espèces d'oiseaux ont été recensées sur l'aire d'étude et ses abords immédiats. Parmi elles : 17 espèces nicheuses sur l'aire d'étude [et] 14 [...] aux abords* ». Douze espèces sont liées aux milieux arborés arbustifs et buissonnants, une (le Verdier d'Europe) a pour habitat les mosaïques de milieux (boisement et milieu ouvert) et quatre sont liées aux milieux bâtis et artificialisés. Seules les espèces nicheuses sur le site sont considérées, et seules trois sont qualifiées à enjeu, car elles sont quasi menacées ou vulnérables et leurs populations sont en déclin : le Verdier d'Europe, l'Accenteur mouchet et la Bergeronnette grise.



Illustration 6- Trois espèces nicheuses sur le site, protégées, et dont les populations déclinent : Verdier d'Europe, Accenteur mouchet (Jean-jacques Carlier – LPO) et Bergeronnette grise (Fabrice Croset - LPO).

¹⁶ L'étude d'impact conclut que : « *les enjeux floristiques apparaissent globalement de niveau « faible » à ponctuellement « moyen » en berge de Marne* », toutefois, ces enjeux seront requalifiés par la présence d'oiseaux nicheurs : « *assez fort* » pour la « *friche urbaine* », « *moyen* » pour « *bâtis et jardins* » et « *parc urbain* » (T1, p. 66).

Il n'est pas tenu compte du statut de protection, or, en plus des trois espèces (nicheuses) qualifiées à enjeux - le Verdier d'Europe, l'Accenteur mouchet et la Bergeronnette grise¹⁷ -, 10 autres sont protégées¹⁸ (T1, p. 66). Les enjeux sont notés « faibles » ce qui apparaît sous-évalué.

Quant aux chiroptères, la prospection de gîte, le 7 février 2024, indique que seule la tour d'aiguillage présente des potentialités de gîte. Pour les arbres, des gîtes observés ou potentiels sont présents (platanes de la friche SNCF et parc urbain à proximité). Les écoutes en juin et août 2024 (p. 69) ont permis d'identifier au moins cinq espèces, toutes protégées, appartenant à trois groupes : Murins, Sérotules¹⁹ et Pipistrelles.



Illustration 7- Trois espèces prioritaires du plan national d'action chiroptères sont présentes sur le site : Noctule de Leisler et son petit, Pipistrelle commune, Noctule commune (© Laurent Arthur, Ludovic Jouve, Mnolf).

Au niveau de la tour d'aiguillage, gîte potentiel des pipistrelles, des bords de Marne et de la friche "platane" (SNCF), les contacts sont « importants ».²⁰ Le Murin de Daubenton et la Noctule de Leisler, espèces en danger d'extinction en Île-de-France (respectivement EN et NT), et espèces prioritaires du plan national d'action chiroptère²¹, ne sont pas retenues dans les enjeux du fait qu'il est peu probable, selon l'étude faune flore, que les individus gîtent sur le site et le faible nombre de contact. Or, du fait de leur statut d'espèces protégées et en danger d'extinction (UICN), ces espèces devraient être prises en compte, le site étant nécessaire à l'accomplissement du cycle de vie (zone de chasse).

Les impacts du projet apparaissent sous-évalués : alors que l'habitat des oiseaux est en partie détruit, que les impacts des travaux ne sont pas indiqués, et que « les espaces restitués après travaux » ne seront que « potentiellement favorables à l'espèce », les impacts sont qualifiés de « négligeables » pour 12 espèces à enjeu et « faibles » pour le Verdier d'Europe. Pour les chiroptères, alors que tous les gîtes potentiels ne sont identifiés, que les habitats potentiels de la tour d'aiguillage SNCF risquent d'être détruits et que les zones de chasse sont en partie détruites, les impacts sont jugés « faibles » ou « négligeables » sans que soit mentionnée, ni prise en compte, la distance de déplacement entre les gîtes et le terrain de chasse qui varie fortement selon les espèces et le milieu. Les hérissons n'ayant pas été recherchés, les impacts du projet ne sont pas pris en compte. Malgré le risque de mortalité d'individus en phase travaux pour le lézard des murailles, l'impact est jugé « négligeable ». Les papillons et les odonates ne sont pas traités (T2, p. 17 à 20). Un tableau récapitule les impacts du projet avant mesures ERC, ils sont jugés non impactant, négligeables ou faibles (T2, p. 21).

Le projet prévoit six mesures de réduction des impacts environnementaux (quatre en phase travaux, deux en phase d'exploitation), portant notamment sur l'adaptation du calendrier des interventions, la limitation des emprises et des risques de pollution, la gestion des espèces exotiques envahissantes, l'éclairage nocturne et l'installation de gîtes pour les chiroptères.

Toutefois, plusieurs insuffisances sont relevées : absence de localisation précise des emprises de chantier, imprécisions sur le calendrier des travaux (notamment le décapage des sols), absence de présence continue

17 Ces trois espèces sont quasi menacées ou vulnérables et leurs populations sont en déclin.

18 La Fauvette à tête noire, le Grimpereau des jardins, la Mésange bleue, la Mésange charbonnière, la Mésange nonnette, le Pinson des arbres, le Pouillot véloce, le Rougegorge familier, le Rougequeue noir et le Troglodyte mignon.

19 « Le groupe des « Sérotules » regroupe trois espèces : la Noctule commune, la Noctule de Leisler et la Sérotine commune » (Etude faune flore, p. 49)

20 145 à 226 sur la meilleure heure, et au niveau de la lisière arbustive, ils sont « moyens » : 111 contacts sur la meilleure heure.

21 [Lien](#) vers les ressources du plan national d'action chiroptères.

d'un écologue malgré la durée du chantier. Elle recommande un accompagnement écologique renforcé, la mise en œuvre de pratiques adaptées (abattage doux), ainsi qu'une diversification des dispositifs de refuges pour la faune.

Elle considère également que certaines mesures sont incomplètes ou inadaptées : l'éclairage proposé relève d'une obligation réglementaire et ne constitue pas une véritable mesure de réduction, tandis que les modalités de suivi, d'entretien des gîtes et de gestion écologique à long terme ne sont pas définies.

En conséquence, l'efficacité des mesures proposées reste à démontrer et il n'est pas possible d'exclure des impacts résiduels significatifs notamment sur les espèces protégées. Dans ce cas, une demande de dérogation à l'interdiction de destruction de ces espèces (articles L411-1 et L411-2 du code de l'environnement) devra être envisagée, accompagnée de mesures de compensation adaptées.

(4) L'Autorité environnementale recommande de compléter l'état des lieux en particulier pour l'avifaune et les chiroptères, d'adapter les niveaux d'enjeux associés et d'adapter en conséquence les mesures afin d'éviter les impacts résiduels significatifs notamment sur les espèces protégées et leurs habitats.

3.2. Climat

■ Émissions de gaz à effet de serre et bilan carbone

En préambule, l'Autorité environnementale rappelle que dans l'atmosphère, les gaz qui ont des effets sur le réchauffement climatique, comme le dioxyde de carbone (CO₂), le méthane (CH₄), le protoxyde d'azote (NO₂) et certains gaz fluorés (HFC, PFC, SF₃, NF₃), peuvent être émis par le projet et doivent être quantifiés pour évaluer les impacts environnementaux du projet sur le climat. On évalue l'ensemble des gaz à effet de serre (GES) en masse « équivalent CO₂ » qui correspond à la masse de CO₂ émise qui provoquerait le même effet que la masse d'un autre gaz à effet de serre émise durant une période donnée, les gaz n'ayant pas tous la même capacité à réchauffer l'atmosphère.

Cette évaluation s'appuie sur des méthodologies permettant de quantifier les flux d'émissions de GES via une analyse de cycle de vie (ACV) qui se base sur les facteurs d'émission de l'Ademe ou des fiches produits par exemple. Les phases prises en compte incluent l'extraction et la transformation des matières premières, la fabrication (ici, entre autres de logements collectifs), le transport et l'installation (des matériaux nécessaires), l'exploitation, le démantèlement et le recyclage. Pour l'ensemble de la durée de vie d'un immeuble de logements collectifs, le facteur d'émission ainsi calculé par l'agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (Ademe), s'élève à 525 kgCO₂eq/m² Shon^{22, 23} sur 50 ans, en ne comptant que la part « *produits et équipements* »²⁴. Pour les 30 323 m² du projet, cela fait environ 318,392 tCO₂eq/an.

Les émissions actuelles de GES sont notamment liées aux déplacements dans le secteur, l'état initial concernant les émissions liées au trafic n'est pas réalisé.

L'étude d'impact ne contient qu'un court paragraphe à ce sujet, et un tableau de mesures de réduction, qui semblent à l'état d'ébauche (T2, p. 75-76).

Les effets à long terme du projet sur les comportements de mobilité et donc sur les émissions de GES ne sont que peu étudiés (voir le paragraphe « 3.2 Santé : pollution de l'air, nuisances sonores et vibratoires/3-Incidences du projet et mesures »).

L'étude GES indique « *le projet Zac Bords de Marne fait l'objet d'une évaluation complète de son empreinte carbone à travers différents postes d'émission. L'impact total du projet (hors mobilité) s'élève à 1 189 tonnes eqCO₂/an* » (Annexe 10 Bilan GES, p. 17). Les valeurs pour cinq postes, énergie, produits de

22 La Surface hors œuvre nette (SHON) correspond à la somme des surfaces de plancher pour chaque niveau, après déduction des surfaces non habitables (caves, combles, terrasses, balcons...).

23 [Lien](#) vers la base carbone de l'Ademe, bâtiments.

24 « Les autres contributeurs aux impacts environnementaux et notamment au changement climatique étant, pour un bâtiment : le chantier, les consommations d'eau, les consommations d'énergies liées aux usages immobiliers et mobiliers ; mais, à l'exception du chantier, les impacts liés à ces contributeurs auront lieu tout au long de la vie du bâtiment » (base carbone de l'Ademe).

construction et équipements, eau, déchets et chantier sont chiffrés, mais du fait de l'échelle du diagramme (intervalle de 100 tonnes eqCO₂/an) on ne peut lire précisément les valeurs. Le poste « mobilités », 434 tonnes eqCO₂/an, qui doit faire partie intégrante du bilan, n'est pas comptabilisé (Annexe 10 Bilan GES, p. 17). La méthodologie n'est pas présentée, en dehors de l'utilisation du logiciel « Urbanprint », pour lequel les données de remplissage ne sont pas expliquées, il est indiqué « hypothèse » ou « remplissage automatique » (Annexe 10 Bilan GES, p. 12 à 15 et p.35). L'Autorité environnementale souligne que ni les GES pris en compte, ni les facteurs d'émissions, ni la durée de vie du projet, ni le détail des émissions par poste, ni le calcul des incertitudes ne sont donnés. Cette étude n'est pas complète, et donc, il n'est pas possible de vérifier son exactitude. Le pétitionnaire présente la comparaison des émissions par poste du projet avec les données de L'Observatoire national Quartier Energie Carbone (Annexe 10, p. 18), les émissions sont dans la tranche basse. Cependant, si la comparaison est pertinente, elle n'est pas vérifiable pour les raisons déjà précisées, de plus, l'Autorité environnementale souligne que c'est la différence entre les émissions de GES cumulées avec projet, moins celles du scénario sans projet qui permet de calculer l'impact du projet, ce qui n'a pas été fait dans l'étude. Enfin, les mesures de réduction possibles présentées ne sont pas reprises dans l'étude d'impact et semblent très hypothétiques, sans lien avec les plus gros postes d'émissions du projet.

(5) L'Autorité environnementale recommande de clarifier les hypothèses de calcul de l'impact global du projet sur les émissions de gaz à effet de serre, en précisant la durée de vie considérée du projet.

3.3. Vulnérabilité aux risques naturels et technologiques

■ Inondations

La commune de Thorigny-sur-Marne est soumise au risque d'inondation par débordement de la Marne et par remontée de nappe (T1, p. 29-30). Elle est couverte par le plan de prévention du risque inondation (PPRI) de la vallée de la Marne d'Isles-lès-Villenoy à Saint-Thibault-des-Vignes, approuvé par arrêté préfectoral 09 SEPR/DDEA n° 605 du 27 novembre 2009. Le secteur d'étude est en partie concerné par les aléas inondation par débordement, notamment au niveau des berges, ce qui inclut des bâtis à proximité des berges. Ces aléas sont faibles à moyens voire forts à très forts sur les parties des berges basses, voir l'illustration 8 (T1, p. 29). L'Autorité environnementale note pour la bonne compréhension de la carte que le PPRI définit ainsi la zone des aléas faibles à moyens : *secteurs où la hauteur de submersion est inférieure à 1 mètre d'eau par rapport aux PHEC [plus hautes eaux connues]* ».

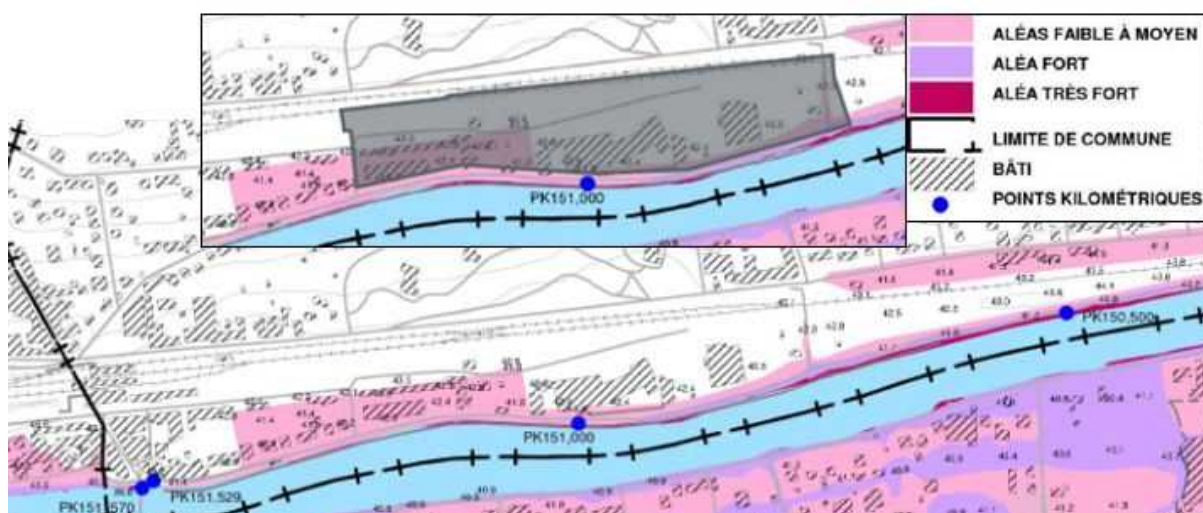


Illustration 8- Extrait du PPRI de la zone d'étude, montrant les aléas en terme de hauteur de submersion. En gris, la Zac (encadré : T1, p. 29, et extrait du PPRI ajouté par la MRAe).

Le pétitionnaire indique « le secteur d'étude est en partie en zone « B », zone d'expansion des crues », sans en donner la définition du PPRI, qui est « des champs d'inondation à préserver ; il s'agit de secteurs non urbanisés ou peu urbanisés et peu aménagés où la crue peut stocker un volume d'eau important ».

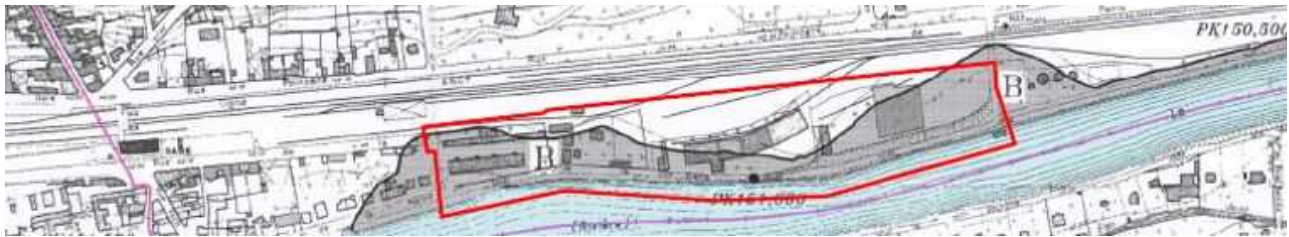


Illustration 9- Extrait du PPRI de la zone d'étude, montrant les capacités de stockage et d'écoulement, en rouge le périmètre de la Zac, la zone B montre la zone d'expansion des crues (T1, p. 30).

L'étude d'impact indique « autour du projet, les abords de la [Marne] se trouvent dans des zones potentiellement sujettes à des débordements de nappes ou d'inondation de cave à des fiabilités plus ou moins fortes. Une étude hydrologique sera réalisée ultérieurement, dans le cadre du Dossier Loi sur l'Eau, pour mesurer les niveaux de nappe, pour préciser les données et évaluer les risques liés » (T1, p. 30). Pour l'Autorité environnementale, ces études auraient dû être réalisées en amont de la création de la Zac, afin de s'assurer de la bonne prise en compte de l'évitement, selon les objectifs du PPRI et pour respecter le code de l'environnement (Contenu de l'étude d'impact, [R122-5 8°](#)).

L'Autorité environnementale note que la ville de Thorigny-sur-Marne a été placée neuf fois en état de catastrophe naturelle par inondations et/ou coulées de boue entre 1983 et 2021²⁵.

(6) L'Autorité environnementale recommande de limiter au maximum le nombre de logements, en zone inondable conformément aux objectifs du PPRI.

Le pétitionnaire indique que « l'infiltration n'est pas possible à la parcelle », sans expliquer pourquoi, et que « l'eau de pluie sera traitée via raccordement au réseau d'assainissement. » (T3, p. 9). En absence de schéma d'aménagement et de gestion des eaux (Sage), le pétitionnaire note que le projet est « compatible avec le sdage » car « l'aménagement prend en compte les zones d'expansion des crues (secteur est de la Zac) pour limiter l'impact sur le milieu naturel et respecter la fonctionnalité hydraulique du site » (T3, p. 9). L'Autorité environnementale souligne qu'en l'état l'aménagement ne prend pas en compte les zones d'expansion des crues, la compensation hydraulique n'étant pas calculée, et que le Sdage indique que l'infiltration à la parcelle doit être privilégiée²⁶.

(7) L'Autorité environnementale recommande de mettre en œuvre les mesures nécessaires à la dépollution des sols afin de favoriser l'infiltration de l'eau à la parcelle, conformément aux orientations du Sdage.

■ Mouvements de terrain

L'étude d'impact rappelle que « le site est aussi exposé à un risque de dissolution de gypse. En effet, le site se trouve dans un secteur où le sol accueille du gypse disséminé affleurant » et rappelle que des études restent à faire : « des études complémentaires (piézomètre) pour suivre le niveau de la nappe et vérifier la saturation et

25 [Lien](#) vers le Portail Catastrophes naturelles. Arrêtés en 1983, 1995, 1999, 2016, deux en 2018, deux en 2021.

26 Cela est indiqué à de nombreuses reprises dans les documents du Sdage Seine-Normandie 2022-2027, par exemple « Les surfaces imperméabilisées doivent être stabilisées, voire diminuées, afin de favoriser l'infiltration naturelle des eaux pluviales dès que possible » (Orientation 3.2) ou encore « fixation d'une part minimale de surfaces non imperméabilisées ou éco-aménageables, favorisant l'infiltration des eaux pluviales et évitant le raccordement au réseau des nouvelles surfaces imperméabilisées » (Disposition 3.2.5) – [Lien](#) vers le Sdage.

la couverture des couches gypseuses seront réalisées ultérieurement, dans le cadre du dossier de réalisation » (T2, p. 36).

(8) L'Autorité environnementale recommande de présenter les mesures de réduction effectives du risque de mouvement de terrain lorsque les études complémentaires auront été réalisées.

■ Pollution des sols



Illustration 10- Anciens sites industriels pouvant être à l'origine de pollutions (T1, p. 111).

L'étude d'impact résume cette démarche en identifiant les sites industriels ayant occupé les parcelles du projet au cours du temps, leurs activités²⁷, la prise en compte d'études avec prélèvements et mesures de 2015 et la réalisation d'un nouveau programme d'investigation en 2025, pour lequel l'étude d'impact n'indique pas à quelles lacunes ces investigations répondent, par exemple, la nature des polluants, des mesures dans un nouveau compartiment²⁸ ou dans une nouvelle zone. La localisation des sources potentielles de pollution (chaufferie, ateliers, etc.) est présentée (T1, p. 110), mais l'éventuel lien avec le plan des ouvrages n'est pas explicité (Annexe 07b – Étude de pollution annexes Sarpi, p. 19 et 21).

L'étude indique « les analyses réalisées mettent en évidence la présence de COHV au droit de 8 ouvrages, avec des teneurs significatives au droit de ces 3 ouvrages présents sur l'emprise ex-PANIER : en tétrachloroéthylène au droit de PG7 et PG8 situés à l'intérieur du hangar (respectivement 5 mg/m³ et 11 mg/m³ lors de la campagne d'avril 2025, et 9 mg/m³ et 25 mg/m³ en juillet 2025), et en trichloroéthylène au droit de PG6 implanté dans la cour (0,2 mg/m³ en avril 2025 et 0,6 mg/m³ en juillet 2025). Des traces en benzène sont aussi mises en évidence au droit de PG8 et PG5, et en toluène au droit de PG8. La présence des composés chlorés identifiée sur l'ensemble des ouvrages est cohérente avec l'impact constaté dans les sols et les traces dans les eaux souterraines » (Annexe 7a, p. 55).

Les valeurs repères pour l'air intérieur du Haut Conseil de la santé publique (HCSP) pour le PCE et le TCE sont respectivement de 250 et 10 µg/m³, les valeurs relevées entre 5 000 et 25 000 µg/m³ pour le PCE et entre 200 et 600 µg/m³ pour le TCE sont en effet « significatives ». En revanche, l'Autorité environnementale souligne que les valeurs R1, R2 et R3 pour le benzène sont respectivement de 2, 10 et 30 µg/m³, la valeur guide réglementaire pour l'air intérieur est de 2 µg/m³, en conséquence, la concentration de 7 µg/m³ ne peut pas être qualifiée de « trace ».

27 Pour Cofuna, installation de fabrication de produits azotés et d'engrais, stockage de produits chimiques et dépôt de liquides inflammables. [Lien](#) vers la fiche SSP. (Il ne s'agit pas d'activité immobilières comme on le voit dans le tableau p. 110).

28 Les polluants peuvent être recherchés dans la matière sèche du sol, les gaz du sol, l'air intérieur et dans l'eau, on parle de « compartiment ».

Le schéma conceptuel est présenté dans la partie « incidences et mesures », voir l'illustration 11.

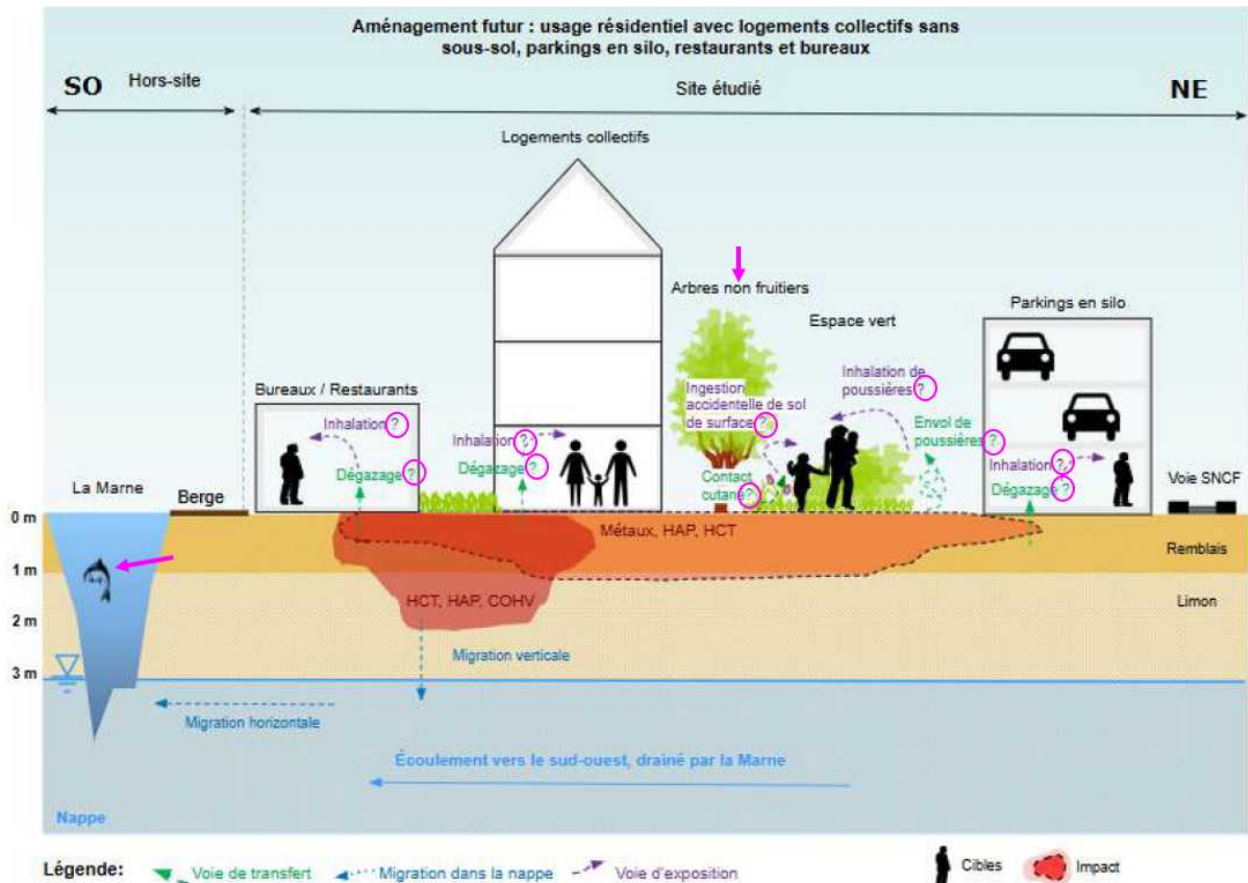


Illustration 11- Schéma conceptuel présentant les sources de pollution (rouge orange), les transferts (flèches pointillées vertes et bleues) et les cibles (silhouettes humaines) – De nombreux points d'interrogation subsistent. (Annexe 7a. Étude pollution, p. 34, ajouts en rose par la MRAe).

Ce schéma n'est pas finalisé : les transferts et les voies d'exposition sont associés à des points d'interrogations (entourés en rose), et ces questionnements auraient dû être levés. Les êtres vivants de la Marne (flèche rose à gauche, faune, mais aussi flore) auraient dû être considérés comme des cibles, et la mention « arbres non fruitiers » suggère la mise en place d'une restriction d'usage, signifiant qu'une partie de la pollution restera en place. De plus, la coupe du schéma conceptuel ne semble pas représentative de la programmation : logements en R+3 (au lieu de R+6 côté nord-est) et des bureaux au sud-ouest (les bureaux et activités sont dans un unique lot, la coupe passe soit par les logements, soit par les activités).

■ Plan de gestion et analyse des risques résiduels prédictive (ARRp)

Le pétitionnaire indique que « l'implantation de nouveaux logements sur le secteur nécessite la réalisation de travaux de dépollution préalables » et qu'« une analyse prédictive des risques résiduels a été réalisée ». « La voie d'exposition [retenue] est l'inhalation et les concentrations dans l'air de futurs bâtiments a été estimée par modélisation à partir des teneurs mesurées en 2025 dans les gaz du sol sur les piézais PG1 à PG6, considérés représenter la qualité des terrains après traitement » (T2, p. 38). Il est également indiqué que « la qualité du milieu souterrain [...] serait compatible avec un usage résidentiel sur site avec bâtiments de plain-pied » mais que « l'analyse des incertitudes met en avant des points de vigilance [notamment] pour les COHV [composés organiques halogénés volatils, ici PCE et TCE] ». Les conclusions précisent que cela sera « étudié en détail dans le cadre des études préalables (plan de conception de travaux²⁹). Des analyses de gaz du sol après traitement ainsi qu'une analyse des risques résiduels post-travaux seront nécessaires » (T2, p. 38).

²⁹ Ce plan de conception des travaux permet entre autres de réaliser des études afin de vérifier que la technique de dépollution choisie sur des bases bibliographiques soit effective sur le site concerné.

L'Autorité environnementale souligne que le plan de gestion n'est pas finalisé puisque trois scénarios sont encore possibles (T2, p. 41), et que les seuils de dépollution ne sont pas donnés, l'ARR prédictive, qui ne figure pas dans l'étude d'impact, ni dans les annexes, se base sur la concentration actuelle de polluant « *considérés représenter la qualité des terrains après traitement* ». Les techniques de dépollution retenues sont l'excavation avec traitement des terres hors site (biocentre) et envoi en installation de stockage de déchets, ou traitement sur site en pile ventilée. Le venting n'est pas retenu, or cette technique est très performante pour trois des principaux polluants du site : le PCE, le TCE, et le benzène, et permet de laisser les terres en place, diminuant les impacts environnementaux. Enfin, l'Autorité environnementale rappelle que la méthodologie prévoit en priorité de supprimer les sources concentrées, qui ne sont pas localisées par l'étude (en surface et en profondeur). C'est seulement en second lieu que la suppression des voies d'exposition est envisagée (interdiction de planter des arbres fruitiers selon le schéma conceptuel, voir l'illustration 11), ainsi que la suppression ou la diminution des voies de transfert (ventilation, vide sanitaire, etc.).

(9) L'Autorité environnementale recommande de finaliser le plan de gestion de dépollution des sols et de présenter les valeurs cibles, ou seuil, pour la dépollution ;

L'Autorité environnementale rappelle qu'une attestation dite « ATTES-ALUR » devra être jointe à toute future demande de permis de construire. En effet, le [L.556-1](#) du code de l'environnement prévoit que « *sur les terrains ayant accueilli une installation classée mise à l'arrêt définitif [...], le maître d'ouvrage à l'initiative du changement d'usage doit définir des mesures de gestion de la pollution des sols et les mettre en œuvre afin d'assurer la compatibilité entre l'état des sols [...] au regard du nouvel usage projeté. [...il] fait attester de cette prise en compte par un bureau d'études certifié dans le domaine des sites et sols pollués* ». Pour l'Autorité environnementale il serait utile de faire réaliser des mesures des polluants dans l'air intérieur des logements avant qu'ils soient occupés et de prévoir des mesures complémentaires le cas échéant.

3.4. Mobilités

En voiture, la RD221 (pont Maunoury) constitue l'accès principal au secteur et le site du projet est accessible via le quai de Marne. Le quartier est relativement bien desservi par les transports en commun du fait de sa proximité immédiate avec la gare SNCF « Lagny - Thorigny », arrêt de la ligne P du transilien. Le secteur est desservi par une dizaine de lignes de bus, dont quatre principales (T1, p. 86). Les flux cycles sont faibles sur le secteur d'études (moins de 15 cycles/h/sens), alors que les flux piétons sont importants : plus de 6 000 piétons deux sens confondus sur le pont Maunoury (T1, p. 87-88).

Une étude des flux a été réalisée du vendredi 17 janvier au jeudi 23 janvier 2025 par des comptages radars et vidéos. Le trafic moyen journalier (TMJ) est donné, voir l'illustration 12, avec la proportion de poids lourds, qui font davantage de bruit et émettent davantage de polluants (Annexe Diagnostic déplacements, p. 15).

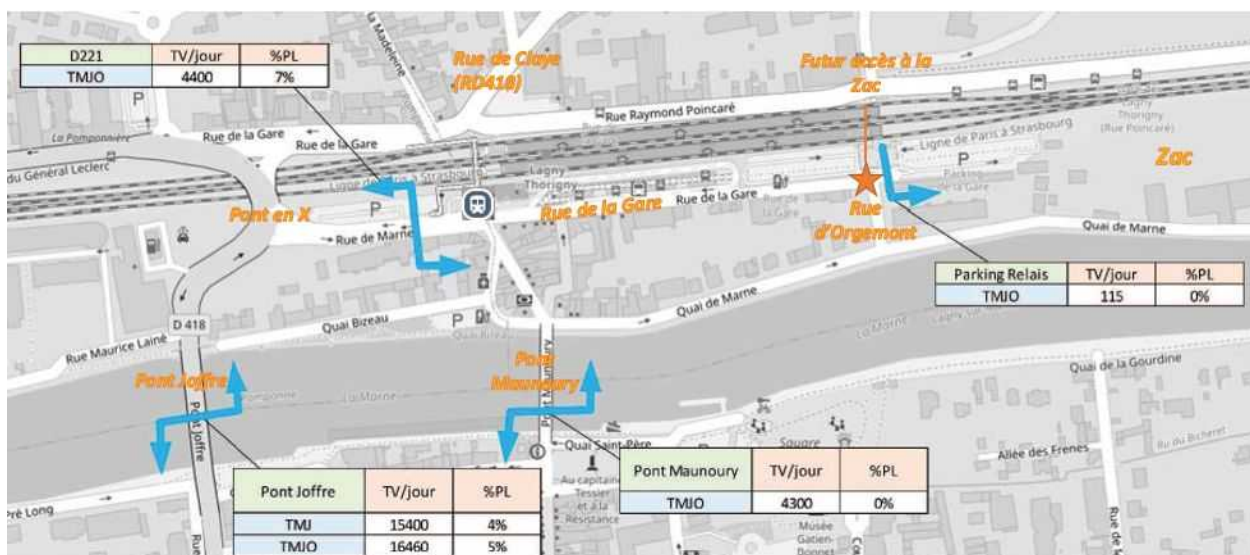


Illustration 12- Trafic moyen journalier (TMJ) et jours ouvrés (TMJO) deux sens confondus sur les sections enquêtées du périmètre d'études – En véhicules par jour (TV/jour) (Annexe Diagnostic déplacements, p. 16, ajout de légendes oranges pour la lisibilité par la MRAe).

Des comptages directionnels ont été réalisés, et la saturation du réseau étudiée : « la circulation routière sur le secteur est difficile aux heures de pointe du matin et du soir en semaine. En effet, le passage obligé du pont en X concentre les flux et occasionne des ralentissements importants [...]. Le matin les mouvements nord-sud sont difficiles. Une file d'attente [remonte] depuis la rue de la Gare jusque dans la rue de Claye [...]. Le soir, le pont Joffre est congestionné jusqu'à Lagny [au sud] [...]. » (Annexe Diagnostic déplacements, p. 5). Le carrefour du pont en X présente une réserve de capacité³⁰ en heure de pointe du matin (HPM) et heure de pointe du soir (HPS) de respectivement 8 et 5 % (Annexe Diagnostic déplacements, p. 5).

Le pétitionnaire indique « en situation projet une charge de près de 400 uvp/h aux heures de pointe du matin et du soir en semaine » (T2, p. 31). L'entrée est de la rue de la Gare sera « saturée en situation fil de l'eau³¹ en heure de pointe du soir et la file d'attente estimée peut déjà perturber les circulations des bus. En situation projet, les flux supplémentaires sur cette entrée déjà saturée peuvent engendrer une augmentation de l'étalement de la pointe de trafic et de ses perturbations » (T2, p. 33). Le carrefour du pont en X présente une capacité de réserve en HPM et HPS au fil de l'eau de respectivement - 5 et - 8 %³² (augmentation de 200 UVP/h aux heures de pointe du matin et du soir). Avec projet, la saturation passe à -6 et -9 % (60 UVP/h supplémentaires aux heures de pointe du matin et du soir) (Annexe, rapport prospectif déplacement Thorigny, p. 28).

En bilan, « la situation fil de l'eau fait état d'une augmentation de trafic [TMJA] d'environ 18 % sur le secteur compris entre les traversées de la Marne et les voies qui alimentent celle des voies ferrées [par rapport à l'état initial]. Cette augmentation est trop importante pour être absorbée à l'heure de pointe par des carrefours déjà saturés ou à la limite de la saturation en situation actuelle ». Avec projet, par rapport au scénario fil de l'eau, « le trafic augmente d'environ 2 % sur le secteur défini précédemment », voir l'illustration 13 (Annexe, rapport prospectif déplacement Thorigny, p. 5).

- 30 La réserve de capacité est la différence entre la capacité maximale et le trafic réel (ou attendu). Elle représente le taux de véhicule admissible faisant atteindre 100 % de la capacité de la voie. Entre 5 et 25 %, des files d'attente assez longues peuvent être prévisibles aux hyper-pointes (périodes courtes à l'intérieur de l'heure de pointe) ou aux pointes hebdomadaires ou saisonnières. (Source : logiciel Girabase du Cerema).
- 31 Situation ou scénario « fil de l'eau » : perspectives d'évolution de l'état de l'environnement (ici le trafic) en l'absence du projet à l'horizon de temps considéré.
- 32 Si la réserve de capacité est inférieure à 5% et a fortiori, si elle est négative, de fortes perturbations sont à craindre : files d'attente importantes, saturation. (Source : logiciel Girabase du Cerema).

Traffic Moyens Journaliers sur le secteur	TMJ actu	TMJ Fde	%augmentation Fde//Actu	TMJ Projet	%augmentation Projet // Fde
Rue du Général Leclerc	5600	7439	33%	7439	0%
Avenue Chabanneaux	2600	3415	31%	3415	0%
Rue de la Madeleine	400	450	13%	450	0%
Rue de Claye	8500	9323	10%	9361	0%
Rue Raymond Poincaré	5300	8114	53%	8132	0%
Pont Maunoury	4300	4915	14%	5550	13%
Pont Joffre	15400	15984	4%	16461	3%
Total : Secteur global	42100	49640	18%	50808	2%

Illustration 13- L'augmentation moyenne de 2 % entre le scénario fil de l'eau et avec projet, ne tient pas compte de certaines rues, notamment la rue de la Gare et la rue d'Orgemont (Annexe rapport prospectif déplacement, p. 5).

L'Autorité environnementale souligne le fait que les rues à proximité de l'entrée de la Zac ne figurent pas dans ce tableau, mais sont dans l'étude acoustique (annexée) ce qui permet de calculer que pour la rue de la Gare côté est, au fil de l'eau, on a une augmentation d'environ 116 % par rapport à l'état initial, et avec projet d'environ 103 % par rapport au fil de l'eau (Annexe Étude acoustique, p. 13 et 17). L'augmentation du trafic avec le scénario projet est donc largement sous-estimé dans une partie de l'étude d'impact, et se contredit plus loin.

L'Autorité environnementale note que les propositions envisagées dans l'état initial (notées « enjeux »), par exemple « *amélioration des liaisons et des aménagements afin de réduire la dépendance à la voiture individuelle* » (T1, p. 93), ne sont aucunement reprises dans les impacts du projet, aucune stratégie de report modal vers des modes alternatifs à la voiture particulière n'est proposée, en dehors de la passerelle pour piétons et la présence de 0,75 places de stationnement par logement, moins que ce que permet le PLU actuel³³.

3.5. Nuisances sonores et vibratoires

Le projet s'implante entre une voie ferrée accueillant en moyenne 178 passages de trains journaliers (dont 17 de nuit) et le quai de la Marne. Il prévoit également la création d'une voirie.

L'étude acoustique présente des modélisations des niveaux sonores avec et sans projet, sur la base d'un calage réalisé sur deux points de mesure (cf. Illustration 14). Aucun de ces points de mesure n'était situé en bordure directe de la voie ferrée. Une prévision des niveaux induit par la nouvelle voirie ont également été réalisées et font état de niveau de l'ordre de 60dB LAeq en bordure de l'infrastructure.



Illustration 14: Cartographie des niveaux sonores diurne (6h - 22h) en situation projetée, indicateur LAeq

33 Des logements à proximité de gare peuvent voir les places réduites à 0,5/logements.

D'après cette modélisation, les bâtiments de logements seront principalement soumis au bruit de la nouvelle route au sein du projet. Or les cartes stratégiques de bruit arrêtées pour cette zone (cf. Illustration 15) font état de niveaux sonores très importants, supérieurs à 75dB Lden sur la majorité de l'emprise du projet.

L'Autorité environnementale rappelle que l'Organisation mondiale de la santé (OMS) a établi qu'au-dessus de 54 dB(A) Lden en moyenne³⁴, et 44 dB(A) Ln la nuit, le bruit ferroviaire est susceptible d'induire des effets néfastes sur la santé. L'étude d'impact précise que « selon l'indicateur Lden, 48 % des façades des nouveaux bâtiments sont exposées à un niveau inférieur à 55 dBA » (T2, p. 46). L'Autorité environnementale souligne que concernant ces points de calcul sur les façades appartiennent, certains appartiennent à des bâtiments hors ZAC, d'autres concerne les parkings. Il eu été pertinent de proposer cette analyse eu égard aux bâtiments de logements. Elle relève par ailleurs que l'étude ne présente aucune cartographie en Lden et que cette affirmation mériterait d'être justifiée compte-tenu des niveaux présentées sur les cartes de bruit stratégiques.

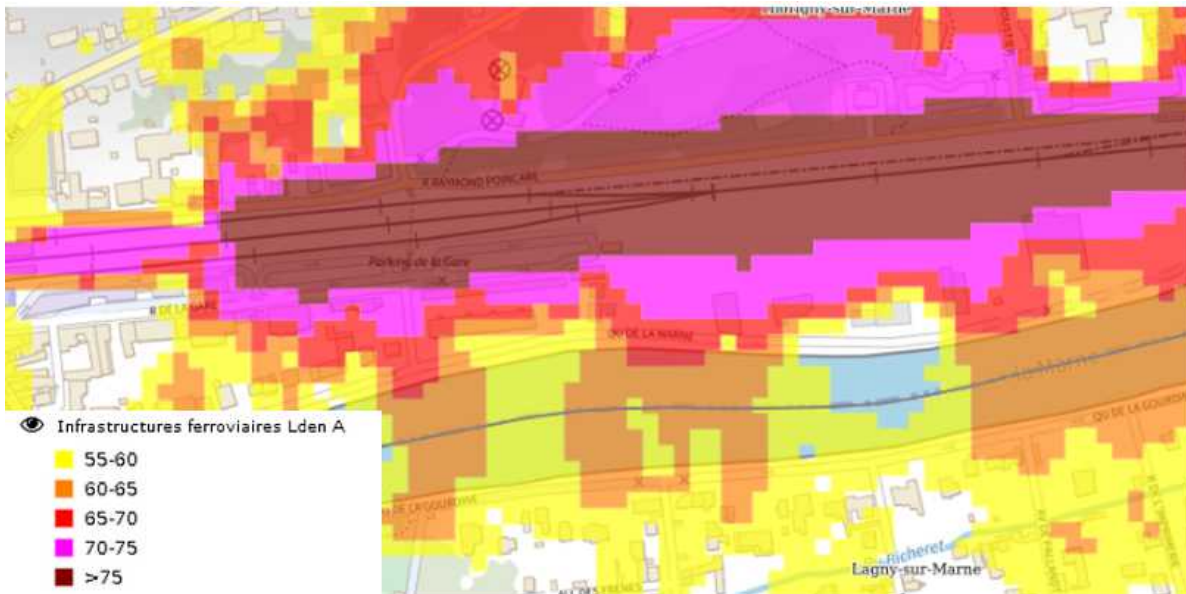


Illustration 15: Carte stratégique de bruit ferroviaire de 4ème échéance arrêtée par le Préfet de département (source : <https://www.seine-et-marne.gouv.fr/Actions-de-l-Etat/Environnement-et-cadre-de-vie/Bruit/Cartographie-et-prevention-du-bruit-des-infrastructures-de-transports-terrestres/Les-cartes-de-bruit-consultation>)

L'Autorité environnementale relève que des parkings silos en R+2 sont prévus en bordure de la voie ferrée. Ces bâtiments feront office de bâtiments écrans pour les bâtiments de logements. Toutefois certains des logements sont situés plus haut que la hauteur maximale des parkings. L'étude d'impact ne caractérise pas les niveaux sonores en façade des bâtiments concernés.

Par ailleurs, aucune caractérisation en indicateurs événementiels n'a été réalisée. Or La caractérisation du bruit ferroviaire doit faire l'objet d'une démarche spécifique : la loi d'orientation des mobilités (LOM) a introduit en 2019 la prise en compte des pics de bruit ferroviaire et a amené le Conseil national du bruit dans son avis du 7 juin 2021 à définir un certain nombre de recommandations relatives à la caractérisation du bruit ferroviaire, notamment celle de réaliser un comptage pondéré des événements sonores à l'aide d'indicateurs événementiels. L'Autorité environnementale estime en conséquence que pour les projets implantés sur des parcelles exposées au bruit ferroviaire, une caractérisation en indicateur événementiel (Lamax, Nax, etc.) doit systématiquement être menée afin de permettre de définir des mesures d'évitement et de réduction des impacts sanitaires adaptés à la typologie du bruit.

(10) L'Autorité environnementale recommande de compléter l'analyse du projet afin de limiter l'exposition des logements à des pics de bruits ferroviaires et de présenter le cas échéant des mesures d'évitement et

34 La moyenne considérée ici est en Lden, c'est-à-dire le niveau de bruit moyen pondéré jour et nuit, cette valeur est de 53 dB(A) Lden et de 43 dB(A) Ln (nuit) pour le transport routier.

de réduction complémentaires.

■ Vibrations

Le pétitionnaire indique que des vibrations générées par le trafic ferroviaire peuvent entraîner des nuisances sonores régénérées par les vibrations dans les constructions, on parle de "bruit rayonné" « *pouvant conduire à une gêne, une perturbation de l'activité ou encore une perturbation du sommeil* » (T1, p. 100). Il indique que la norme propose différents seuils vibratoires à respecter en fonction de la période (jour ou nuit) et du type d'usage (bureaux, habitation, hôpital, etc.) (T1, p. 101). Concernant le bruit rayonné, le bruit mesuré (ou modélisé) est comparée à des courbes d'évaluation du bruit, dites courbes NR (Noise Rating) avec pour objectifs le « *respect de la courbe NR25 et [de l'objectif de] 30 dBA pour les logements* » et NR35 / 40 dB(A) pour les bureaux ».

Des mesures ont été réalisées et démontrent en certains points des bruits rayonnés supérieurs aux objectifs précédemment exposés (T1, p. 102-103). L'étude d'impact précise que « *le projet, créant 360 logements, exposera environ 1 006 habitants à du bruit rayonné. [...] Afin de limiter le bruit rayonné dans les bâtiments les plus proches des voies ferroviaires, des boîtes à ressorts devront être intégrées à la structure de ces bâtiments* » et précise que cette « *désolidarisation [...] fera l'objet d'une étude spécifique en conception réalisée ultérieurement et d'un suivi de chantier par un bureau spécialisé afin de garantir la bonne désolidarisation des bâtiments et leur intégrité structurelle* » (tome 2, p. 49). L'Autorité environnementale considère, qu'en l'absence de quantification du bruit rayonné à l'intérieur des logements permettant de garantir que la désolidarisation permettra de traiter la problématique des vibrations ferroviaire, il convient de compléter l'analyse menée dans le cadre des autorisations ultérieures du projet.

4. Suites à donner à l'avis de l'Autorité environnementale

Le présent avis devra être joint au dossier de consultation du public.

Conformément à l'[article L.122-1 du code de l'environnement](#), le présent avis de l'autorité environnementale devra faire l'objet d'une réponse écrite de la part du maître d'ouvrage qui la mettra à disposition du public par voie électronique au plus tard au moment de la participation du public par voie électronique prévue à l'article [L.123-19](#). Ce mémoire en réponse devrait notamment préciser comment le maître d'ouvrage envisage de tenir compte de l'avis de l'Autorité environnementale, le cas échéant en modifiant son projet. Il sera transmis à la MRAe à l'adresse suivante : mrae-idf.migt-paris.igedd@developpement-durable.gouv.fr.

L'Autorité environnementale [rappelle que, conformément au IV de l'article L. 122-1-1 du code de l'environnement](#), une fois le projet autorisé, l'autorité compétente rend publiques la décision ainsi que, si celles-ci ne sont pas déjà incluses dans la décision, les informations relatives au processus de participation du public, la synthèse des observations du public et des autres consultations, notamment de l'autorité environnementale ainsi que leur prise en compte, et les lieux où peut être consultée l'étude d'impact.

L'avis de l'Autorité environnementale est disponible sur le site internet de la Mission régionale de l'autorité environnementale d'Île-de-France.

Fait à Paris le 26/03/2026

Le membre délégataire :



Guillaume CHOISY

ANNEXE

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

- (1) L'Autorité environnementale recommande de terminer et mettre à jour l'état initial pour la pollution des sols, l'hydraulique, l'acoustique et modifier en conséquence les impacts du projet et de compléter les études lacunaires (bilan carbone, plan de gestion de la pollution, risque inondation, etc.). Il sera également nécessaire de compléter les mesures d'évitement, de réduction, et de compensation, notamment sur les enjeux hydrauliques..... 11
- (2) L'Autorité environnementale recommande d'envisager un scénario assurant le maintien des espaces verts et des sols existant, en prévoyant leur dépollution in situ, pour préserver les fonctions du sol et favoriser l'infiltration des eaux.....13
- (3) L'Autorité environnementale recommande d'envisager une restauration écologique des berges, comme le prévoient le SRCE, le plan de prévention des risques d'inondation et le ScoT, afin notamment d'augmenter la résilience face au risque inondation.....13
- Flore et habitats..... 13
- (4) L'Autorité environnementale recommande de compléter l'état des lieux en particulier pour l'avifaune et les chiroptères, d'adapter les niveaux d'enjeux associés et d'adapter en conséquence les mesures afin d'éviter les impacts résiduels significatifs notamment sur les espèces protégées et leurs habitats.....16
- (5) L'Autorité environnementale recommande de clarifier les hypothèses de calcul de l'impact global du projet sur les émissions de gaz à effet de serre, en précisant la durée de vie considérée du projet.....17
- (6) L'Autorité environnementale recommande de limiter au maximum le nombre de logements, en zone inondable conformément aux objectifs du PPRI.....18
- (7) L'Autorité environnementale recommande de mettre en œuvre les mesures nécessaires à la dépollution des sols afin de favoriser l'infiltration de l'eau à la parcelle, conformément aux orientations du Sdage.....18
- (8) L'Autorité environnementale recommande de présenter les mesures de réduction effectives du risque de mouvement de terrain lorsque les études complémentaires auront été réalisées.....19
- (9) L'Autorité environnementale recommande de finaliser le plan de gestion de dépollution des sols et de présenter les valeurs cibles, ou seuil, pour la dépollution ;.....21
- (10) L'Autorité environnementale recommande de compléter l'analyse du projet afin de limiter l'exposition des logements à des pics de bruits ferroviaires et de présenter le cas échéant des mesures d'évitement et de réduction complémentaires.....24