Mission régionale d'autorité environnementale
ÎLE-DE-FRANCE

Avis délégué
sur le projet d'aménagement du secteur gare Pontault-Combault (77)

N° 023205/A P
du 06/11/2026



Insertion du projet depuis la place Auribault (cf.annexes graphiques)

Synthèse de l'avis

Cet avis de l'Autorité environnementale concerne le projet de requalification du secteur gare, situé à Pontault-Combault, porté par SNC DOME GARE. Il analyse notamment la qualité de son étude d'impact. Il est émis dans le cadre d'une procédure de permis de construire.

Le projet s'inscrit dans la mise en œuvre de l'orientation d'aménagement et de programmation (OAP) « Secteur Gare » du plan local d'urbanisme (PLU) de Pontault-Combault. L'opération prévoit la démolition complète des constructions existantes (habitations, locaux d'activité, halle de marché), afin de réaliser un programme immobilier mixte réparti sur quatre îlots, totalisant 350 logements.

Le projet a été soumis à évaluation environnementale après examen au cas par cas (décision n°DRIEAT-SCDD-2026-009471/KK P du 4 mars 2026).

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

- la pollution des sols ;
- les nuisances sonores et vibratoires ;
- l'effet d'îlot de chaleur urbain ;
- les mobilités.

Dans son avis, l'Autorité environnementale recommande notamment de :

- consolider l'étude d'impact en réalisant une campagne d'investigations des sols sur l'îlot D, avant toute délivrance d'autorisation d'urbanisme, afin de caractériser les éventuelles pollutions et définir des mesures de gestion adaptées ;
- consolider l'évaluation du bruit ferroviaire par une analyse des bruits émergents afin de garantir un dimensionnement adéquat de l'isolement acoustiques des futures façades.

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.

Sommaire

Synthèse de l'avis **3**

Sommaire **4**

Préambule **5**

Avis détaillé **7**

1. Présentation du projet **7**

1.1. Contexte et présentation du projet 7

1.2. Modalités d'association du public en amont du projet 8

1.3. Principaux enjeux environnementaux identifiés par l'Autorité environnementale 8

2. L'évaluation environnementale **8**

2.1. Qualité du dossier et de la démarche d'évaluation environnementale 8

2.2. Articulation avec les documents de planification existants 9

3. Analyse de la prise en compte de l'environnement **10**

3.1. La pollution des sols et des eaux souterraines 10

3.2. Les nuisances sonores et vibratoires 11

3.3. L'effet d'îlot de chaleur urbain 12

3.4. Les mobilités 13

4. Suites à donner à l'avis de l'Autorité environnementale **14**

ANNEXE **16**

5. Liste des recommandations par ordre d'apparition dans le texte **17**

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'environnement[1] 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 environnementale[2] 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 la commune de Pontault-Combault pour rendre un avis sur le projet d'aménagement du secteur gare, porté par SNC DOME GARE, situé à Pontault-Combault (Seine-et-Marne) et sur son étude d'impact datée d'août 2026.

Le projet d'aménagement du secteur gare est soumis à un examen au cas par cas en application de l'article R.122-2 du code de l'environnement (rubriques 39° a) et 41° a) 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°DRIEAT-SCDD-2026-009471/KK P du 04 mars 2026.

L'Autorité environnementale en a accusé réception le 7 septembre 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 d'Île-de-France ont été consultés. Le directeur de l'agence régionale de santé d'Île-de-France a apporté sa contribution le 30 septembre 2026.

Conformément à sa délibération du 30 juillet 2026 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 28 octobre 2026, à Philippe GRALL la compétence à statuer sur le projet d'aménagement du secteur gare à Pontault-Combault.

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

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.

---

1 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).

2 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)

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

PLU	Plan local d'urbanisme
OAP	Orientation d'aménagement et de programmation
Sdage	Schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux
Sage	Schéma d'aménagement et de gestion des eaux
PGRI	Plan de gestion des risques inondations
OMS	Organisation mondiale de la santé
ICU	Îlot de chaleur urbain
Sdrif	Schéma directeur de la région d'Île-de-France

Avis détaillé

1. Présentation du projet

1.1. Contexte et présentation du projet

Localisation

La commune de Pontault-Combault se situe au nord-ouest du département de Seine-et-Marne, en frange immédiate du département du Val-de-Marne, et accueille 39096 habitants (Insee 2023). Localisé à 24 km de Paris, le territoire communal s'intègre au sein de la communauté d'agglomération Paris - Vallée de la Marne, regroupant 12 communes et totalisant 228 179 habitants (Insee 2023).

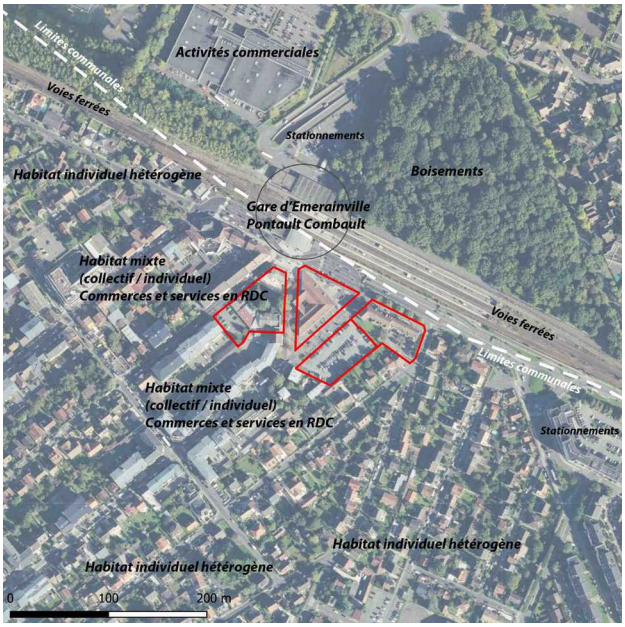


Figure 1: Localisation du projet d'aménagement du secteur gare (annexes graphiques)

Le projet d'aménagement s'implante face à la gare du RER E « Émerainville – Pontault-Combault ». Le périmètre du projet s'étend sur environ 18 126 m², couvrant quatre îlots aux abords immédiats de la gare, en continuité directe avec le centre-ville et les quartiers résidentiels. Le secteur d'étude s'articule autour de deux axes majeurs :

- l'avenue du Général-de-Gaulle, constituant la liaison fonctionnelle entre le pôle gare et le centre-ville ;
- l'avenue de la Gare, dédiée à la desserte des franges résidentielles localisées au sud du périmètre d'étude.

Le secteur est localisé au sein d'un tissu urbain constitué, initialement à dominante pavillonnaire. Le terrain actuel est constitué de plusieurs parcelles bâties, complété au sud-ouest par une emprise dédiée au stationnement de surface. Ce tissu témoigne toutefois de mutations urbaines récentes, matérialisées par le réaménagement du parvis de la gare (visant l'amélioration de la sécurité routière) et par l'introduction progressive de typologies d'habitat collectif intermédiaire.

Programmation

Le projet s'inscrit dans la mise en œuvre de l'orientation d'aménagement et de programmation (OAP) « Secteur Gare » du plan local d'urbanisme (PLU) de Pontault-Combault. Il vise la requalification urbaine de ce secteur afin d'en renforcer l'attractivité et le rôle de centralité.

L'opération prévoit la démolition complète des constructions existantes (habitations, locaux d'activité, halle de marché), afin de réaliser un programme immobilier mixte réparti sur quatre îlots :

- Îlot A (CFD Immobilier) : construction d'un immeuble en R+4+A comprenant 128 logements (dont 60 logements sociaux), 1 030 m² de commerces en rez-de-chaussée et 108 places de stationnement en sous-sol ;
- Îlot B (CFD Immobilier) : construction d'un immeuble en R+4+A comprenant 70 logements, 869 m² de commerces en rez-de-chaussée, et 115 places de stationnement en sous-sol ;
- Îlot C (CFD Immobilier) : construction d'un immeuble en R+4 comprenant 72 logements (dont 22 logements sociaux), 332 m² de commerces en rez-de-chaussée, et 70 places de stationnement en sous-sol ;

- Îlot D (1001 Vies Habitat, données prévisionnelles de l'OAP) : programme qui sera défini ultérieurement d'environ 80 logements, 700 m² de commerces ou services en rez-de-chaussée, et places de stationnement dédiées.

En complément, la programmation inclut des aménagements paysagers : espaces verts, placettes, cheminements piétons, venelles paysagères, place urbaine et toitures végétalisées.

À terme, le projet prévoit la réalisation de environ 350 logements (70 % en accession libre, 30 % en locatif social), représentant une surface de plancher maximale de 22 360 m², et de 2 929 m² de commerces, services et activités en rez-de-chaussée.



Figure 2: schéma de l'OAP « secteur Gare » (Ei, p.27)

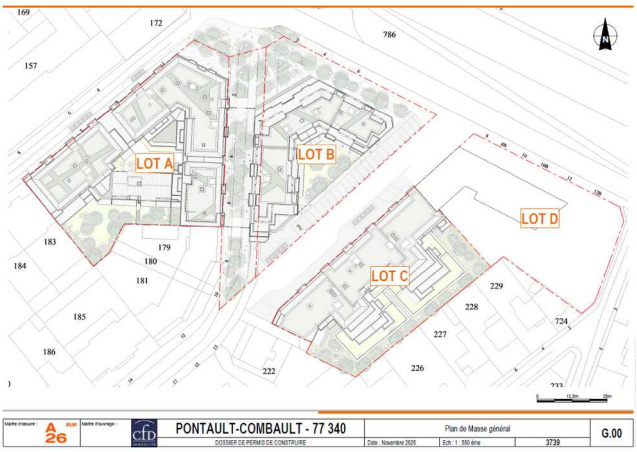


Figure 3: plan masse du projet (annexes graphiques)

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

Le dossier ne précise pas les modalités d'association du public en amont du projet.

1.3. Principaux enjeux environnementaux identifiés par l'Autorité environnementale

Les principaux enjeux environnementaux identifiés par l'Autorité environnementale pour ce projet sont :

- la pollution des sols et des eaux souterraines ;
- les nuisances sonores et vibratoires ;
- l'effet d'îlot de chaleur urbain ;
- les mobilités.

2. L'évaluation environnementale

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

Le projet a fait l'objet d'un examen au cas par cas par la DRIEAT (décision n°DRIEAT-SCDD-2026-009471/KK P du 4 mars 2026), dans le cadre duquel plusieurs enjeux environnementaux avaient été identifiés, justifiant la nécessité de réaliser une étude d'impact, et notamment :

- « *la réalisation d'un diagnostic de pollution des sols sur l'ensemble du site et la mise en place des mesures de gestion adaptées, notamment intégrant les usages sensibles prévus ;*

- *la définition des mesures de réduction constructives pour limiter l'impact des nuisances acoustiques, en particulier pour les façades exposées sur les voies ferrées ;*
- *l'analyse des incidences liées au risque d'îlot de chaleur urbain, notamment dans le contexte sonore du projet ;*
- *la gestion des impacts liés à la durée et l'organisation des travaux* ».

L'étude d'impact présentée se concentre principalement sur les composantes du projet développées par CFD Immobilier, portant sur les îlots A, B et C (soit un total de 270 logements). L'îlot D, porté par un maître d'ouvrage distinct (1001 Vies Habitat) prévoit la création de 5 300 m² de surface de plancher (soit un maximum de 80 logements) mais n'est pas encore défini précisément. L'analyse des incidences de l'îlot D est ainsi traitée de manière hypothétique, sur la base des orientations de l'OAP secteur gare, qui sont peu précises. Par ailleurs, l'étude d'impact précise que l'îlot D a vocation à accueillir des services de petite enfance et de santé, soit l'accueil d'un public sensible du point de vue sanitaire (Ei, p.29).

L'Autorité environnementale rappelle que, bien que le projet soit scindé entre deux maîtres d'ouvrage, l'évaluation doit appréhender le projet dans son ensemble afin d'analyser correctement les effets de la densification urbaine sur ce secteur. Elle constate que l'îlot D n'a fait l'objet d'aucun diagnostic environnemental, malgré l'identification dans l'étude historique de remblais de mauvaise qualité et d'un passé industriel non documenté (annexe 2.3.1). Cette absence de diagnostic entraîne un niveau de connaissances environnementales insuffisant pour l'îlot D, avec un risque de sous-estimation des impacts cumulés, notamment en matière de gestion des terres excavées, et de compatibilité entre le site et les usages sensibles (crèche, services de santé) prévus.

(1) L'Autorité environnementale recommande de compléter l'étude d'impact en réalisant un diagnostic des sols sur l'îlot D, avant toute délivrance d'autorisation d'urbanisme, afin de caractériser les éventuelles pollutions et définir des mesures de gestion adaptées.

2.2. Articulation avec les documents de planification existants

L'étude d'impact présente une articulation détaillée du projet avec les principaux documents d'aménagement s'appliquant au territoire. S'agissant du schéma directeur de la région Île-de-France (Sdrif), le projet s'inscrit dans la polarité « Gare » identifiée comme un secteur stratégique de renouvellement urbain. La création d'environ 350 logements sur une emprise foncière déjà artificialisée de 1,8 hectare participe à la limitation de l'étalement urbain et contribue à l'effort de production de logements à l'échelle régionale. Cette densification accrue apparaît cohérente avec l'ambition de renforcer l'attractivité et la centralité de ce pôle d'échanges multimodal.

Toutefois, l'Autorité environnementale relève que la démonstration concrète de l'articulation du projet avec les autres documents cadres est superficielle. Si le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux du bassin Sein-Normandie (Sdage), le plan de gestion des risques d'inondation (PGRI) du bassin Seine-Normandie et le schéma d'aménagement et de gestion des eaux (Sage) Marne Confluence sont mentionnés dans le dossier, l'étude d'impact se limite à un rappel formel de leurs objectifs généraux (qualité des eaux, préservation des continuités écologiques, maîtrise des crues). Le dossier n'explicite pas comment les choix d'aménagement traduisent concrètement le respect des prescriptions et des orientations de ces documents, concernant notamment la gestion des eaux pluviales, la limitation de l'imperméabilisation des sols et la maîtrise des ruissellements urbains.

(2) L'Autorité environnementale recommande de compléter l'étude d'impact par une analyse de l'articulation du projet avec les objectifs et recommandations du Sdage et du PGRI du bassin Seine-Normandie ainsi que le Sage Marne Confluence, en précisant les mesures concrètes intégrées au projet.

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

3.1. La pollution des sols et des eaux souterraines

Une étude historique des sols, réalisée en juin 2025 sur l'ensemble des lots, a mis en évidence un risque de contamination des sols et des eaux souterraines en lien avec d'anciennes activités industrielles. Cette étude a identifié la présence de remblais de qualité dégradée sur les îlots B, C et D, ainsi qu'une cuve enterrée au droit de l'îlot A.

Au droit du lot A, les sondages réalisés au niveau de la cuve enterrée n'ont révélé aucun indice organoleptique laissant suspecter une contamination des sols entre 0 et 1,5 mètre de profondeur. Les analyses des eaux souterraines n'ont pas mis en évidence la présence d'hydrocarbures en aval hydraulique de la cuve. Le projet prévoit le démantèlement et l'évacuation de cette cuve.

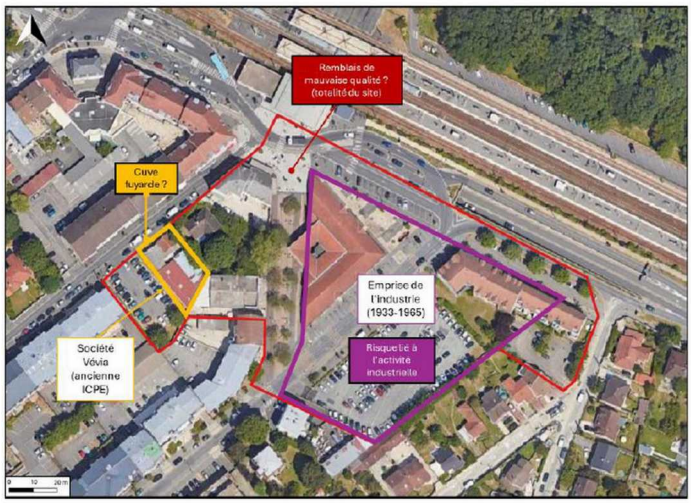


Figure 4: localisation des sources de pollution (Ei, p.349)

Au droit du lot B, les remblais présentent des concentrations modérées en composés organiques et en métaux lourds jusqu'à 1,5 mètre de profondeur. Le piézomètre PZ2 révèle une dégradation de la qualité des eaux souterraines à faible profondeur, avec des teneurs marquées en toluène (190 µg/l) et en hydrocarbures volatils (HCT C5-C10 à 190 µg/l). Le niveau d'eau mesuré dans ce piézomètre (0,3 mètre sous le terrain naturel) n'est pas cohérent avec le niveau attendu de la nappe au regard des données disponibles sur les piézomètres des lots A et C (respectivement 3 et 6 mètres sous le terrain naturel). D'après l'étude d'impact, l'anomalie piézométrique observée et la dégradation de la qualité des eaux à faible profondeur pourraient être liées à un dysfonctionnement potentiel du réseau d'assainissement à proximité. Afin de lever l'incertitude concernant le piézomètre PZ2, l'étude d'impact reprend les préconisations du bureau d'études qui suggère la réalisation d'une campagne complémentaire ciblée, comprenant a minima une nouvelle mesure piézométrique et un nouveau prélèvement des eaux souterraines en période de basses eaux (EI, p. 356). Toutefois, le maître d'ouvrage ne s'engage pas à réaliser ces investigations complémentaires.

Au droit du lot C, le sondage ST1 met en évidence des concentrations significatives en métaux lourds (cadmium, cuivre, plomb et zinc) ainsi que des concentrations modérées en composés organiques, dont des hydrocarbures totaux. Le projet prévoit l'excavation des terres polluées dans le cadre des opérations de terrassement (EI, p. 364). L'Autorité environnementale observe que la pollution en hydrocarbures n'est pas délimitée horizontalement. Deux options sont présentées dans le dossier : réaliser des sondages complémentaires pour caractériser l'extension de la pollution, ou purger une zone de 100 m² autour du sondage contaminé. À ce stade, le dossier ne précise pas quelle option est retenue par le maître d'ouvrage.

L'absence d'investigations réalisées, et de mesures de gestion associées définies, pour le lot D est évoquée précédemment (cf 2.1.).

(3) L'Autorité environnementale recommande de mieux caractériser la pollution des milieux, afin de définir des mesures de gestion adaptées, en :
- finalisant les investigations complémentaires préconisées sur l'îlot B, afin de lever l'incertitude relative à l'anomalie piézométrique observée et à la contamination détectée au piézomètre PZ2 ;
- délimitant l'extension de la pollution en hydrocarbures sur l'îlot C par la réalisation de sondages complémentaires autour du sondage contaminé.

3.2. Les nuisances sonores et vibratoires

La caractérisation de l'état initial s'appuie sur une campagne de mesures in situ réalisée en mars 2024 (trois points de mesure longue durée et quatre points de mesure courte durée). Ces mesures ont permis de caler un modèle numérique 3D intégrant la topographie, le bâti existant et le trafic routier. Les niveaux sonores modélisés selon l'indicateur LAeq[3] sont majoritairement inférieurs à 65 dB(A) en période diurne (6h-22h) et à 60 dB(A) en période nocturne (22h-6h). Toutefois, deux points de calcul situés à proximité de la rue de l'Est et de l'avenue du Général de Gaulle s'établissent à 58 dB(A) la nuit. Les cartographies acoustiques de l'état initial mettent en évidence que de nombreuses façades existantes dans le secteur de la gare sont déjà exposées à des niveaux élevés, de 55 à 65 dB(A) le jour et de 50 à 60 dB(A) la nuit. Par ailleurs, l'absence de modélisation des niveaux sonores selon les indicateurs Lden[4] et Ln[5] rend impossible toute comparaison avec les valeurs recommandées par les lignes directrices de l'Organisation mondiale de la santé (OMS)[6] au-delà desquelles la santé est impactée.

L'évaluation de l'état futur repose sur des simulations acoustiques intégrant l'insertion des nouveaux bâtiments, les flux générés par le projet et les évolutions prévisibles du trafic routier à l'horizon 2030. La comparaison entre les situations futures avec et sans projet met en évidence des écarts de niveaux sonores compris entre -0,5 et +1,0 dB(A) pour la plupart des façades existantes. Pour certaines façades situées en arrière des bâtiments de l'avenue Charles Allain, l'implantation des nouveaux bâtiments génère un effet masquant vis-à-vis de l'avenue du Général de Gaulle, entraînant des réductions de niveaux sonores pouvant atteindre 7,0 dB(A). Concernant les futurs logements, les façades les plus exposées se situent le long de l'avenue du Général de Gaulle et de la rue de l'Est (RD 361), axes sur lesquels les niveaux calculés atteignent 65 à 70 dB(A) en période diurne. Ces niveaux impactent principalement les îlots C et D, l'îlot C présentant une double exposition défavorable à l'angle de ces deux voies. À l'échelle du projet, 41 % des façades neuves seront exposées à des niveaux élevés supérieurs à 60 dB(A) le jour (dont 7 % supérieurs à 65 dB(A), avec un maximum de 65,5 dB(A)). En période nocturne, l'intégralité des façades projetées restera exposée à des niveaux inférieurs à 60 dB(A).

L'Autorité environnementale constate que l'étude acoustique (juillet 2024) semble avoir été réalisée sur la base du schéma d'aménagement de l'OAP et non du projet architectural définitif issu des demandes de permis de construire (novembre 2025). L'implantation et la volumétrie du bâtiment de l'îlot B diffèrent ainsi sensiblement entre ces deux documents, ce qui remet en cause la validité des modélisations d'exposition sonore présentées.

En outre, elle considère que la méthodologie adoptée pour la caractérisation du bruit ferroviaire est insuffisante et notamment qu'il soit acté « *une absence de données précises sur le trafic* », l'étude d'impact semble avoir fait l'impasse sur les études bien connues en Île-de-France et les méthodes utilisées en général.Pour caractériser le bruit de l'axe ferroviaire, le dossier indique qu'« *en l'absence de données précises sur le trafic ferroviaire, la puissance acoustique linéique associée à la voie ferrée a été déterminée par recalage avec les points de mesure réalisés in situ* ». Cette méthode par lissage statistique ne permet pas de caractériser l'intensité maximale des pics de bruit (LAmax[7]), notamment lors des passages de trains, mais cela est aussi valable pour les pics d'accélération du trafic routier urbain. Ce paramètre est pourtant déterminant pour évaluer les impacts sur les futurs occupants (notamment les perturbations du sommeil) et dimensionner l'isolement acoustique des façades ainsi que définir des mesures de réduction en conséquence. L'Autorité environnemen-

3 Indicateur réglementaire français (notamment utilisé pour le classement sonore des infrastructures de transports). Il correspond au niveau sonore moyen sur une période déterminée (6 h-18 h : LAeq jour ; 18 h-22 h : LAeq soirée ; 22 h-6 h : LAeq nuit).

4 Niveau moyen sur 24h du bruit corrigé en soirée (18-22h) par + 5 dB(A)) et durant la nuit (22h- 6h) par +10 dB(A) pour tenir compte de la sensibilité accrue des individus aux nuisances sonores durant ces deux périodes.

5 Niveau moyen durant la nuit (22h-6h).

6 Elles recommandent des niveaux d'exposition plus contraignants que les seuils réglementaires français : 53 dB Lden pour le bruit routier, 54 dB Lden pour le bruit ferroviaire, et 44 dB Lnight pour l'exposition nocturne.

7 Il s'agit d'un indicateur acoustique qui mesure le niveau sonore maximal instantané enregistré par un sonomètre pendant une période d'observation donnée.

tale observe que le diagnostic vibratoire d'avril 2025 a pourtant mis en œuvre un protocole robuste et adapté (enregistrement d'au moins 10 passages par point, distinction des matériels roulants, analyses statistiques des niveaux maximums). Cette démarche rigoureuse démontre par elle-même la faisabilité d'une approche similaire pour le bruit ferroviaire. L'Autorité environnementale rappelle, que la ville comme le promoteur sont invités par la réglementation à prendre ou à contribuer à des mesures de réduction du bruit à la source, tant dans les modalités de circulation routier que de protections au plus proche des voies ferrées.

(4) L'Autorité environnementale recommande :
- d'approfondir la caractérisation de l'environnement sonore auquel seront exposés les futurs occupants, en actualisant la modélisation acoustique sur la base des plans masses retenus (notamment pour l'îlot B) et en étudiant plus avant l'évaluation du bruit ferroviaire afin de mieux identifier les enjeux, les impacts, mais aussi les mesures de protection ;
- de définir, sur cette base, un dimensionnement adéquat de l'isolement acoustique des futures façades et la définition de mesures de réduction garantissant l'absence d'incidences sanitaires liées au bruit pour les futurs occupants (notamment au regard des valeurs recommandées par l'OMS).

3.3. L'effet d'îlot de chaleur urbain

L'analyse de l'état initial repose sur une étude spécifique portant sur les effets d'îlot de chaleur urbain (ICU). Elle met en évidence un secteur fortement minéralisé, avec un taux d'imperméabilisation s'élevant à 83 % à l'échelle du périmètre élargi et à 67 % sur le périmètre du projet. Les températures moyennes mesurées au sol atteignent 30,74 °C, avec des maximums ponctuels dépassant 52 °C sur les parkings bitumés non ombragés. L'étude met également en évidence des contrastes thermiques marqués entre le périmètre de l'îlot A, partiellement végétalisé (25,49 °C en moyenne) et celui de l'îlot C, constitué exclusivement de surfaces imperméabilisées et présentant les températures les plus élevées (34,74 °C). Les projections réalisées à l'horizon 2050[8] confirment une accentuation du phénomène d'ICU, avec des températures moyennes ne descendant pas en-dessous de 27,5 °C et atteignant 40,8 °C en journée.

Les simulations réalisées à l'état projet montrent globalement une amélioration de la situation, avec une baisse de la température moyenne au sol de 2,6 °C sur l'ensemble de la journée analysée. Cette amélioration résulte principalement de la suppression du grand parking bitumé de l'îlot C, de la végétalisation des cœurs d'îlot et de l'ombrage produit par les nouveaux bâtiments et les plantations. Toutefois, l'Autorité environnementale relève que le taux d'imperméabilisation global du secteur augmente, passant de 67 % à 76 %, en raison notamment de la construction au niveau de l'îlot A, qui était constitué à l'état initial d'une parcelle largement végétalisée. Des secteurs de surchauffe ponctuelle persistent, en particulier au sud de l'îlot B où les places de stationnement exposées atteignent jusqu'à 55,36 °C à 16h. À horizon 2050, le projet permettrait une diminution des températures moyennes au sol, l'écart avec l'état initial atteignant 4,5°C à 17h. L'Autorité environnementale relève que l'étude se limite à l'analyse des températures de surface au sol dans les espaces extérieurs et ne permet pas d'appréhender le confort thermique à l'intérieur des futurs logements, et notamment ceux qui sont le plus exposés aux risques de surchauffe estivale.

8 Il s'agit de températures moyennes au sol simulées pour la journée du 21 juillet 2050 selon le scénario RCP8.5 du GIEC (scénario climatique extrême).

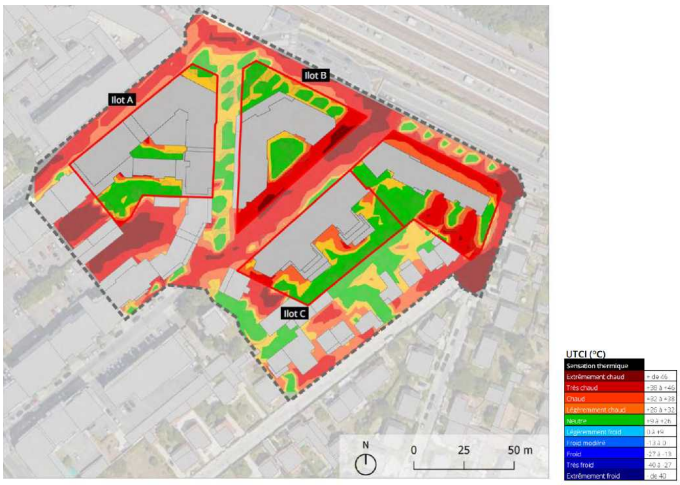


Figure 5: Répartition du stress thermique à l'heure la plus chaude en situation future (Ei, p.265). Les températures sont converties en UTCI (Universal Thermal Comfort Index), permettant de localiser les zones les plus sensibles : sur l'îlot B au sud et à l'est des bâtiments, et sur l'îlot C à l'est des bâtiments.

L'Autorité environnementale souligne toutefois la pertinence du croisement réalisé entre les enjeux acoustiques et thermiques, afin d'identifier les secteurs susceptibles de cumuler plusieurs facteurs d'inconfort et de risques sanitaires, notamment lors des épisodes caniculaires. Ce croisement fait ainsi apparaître quelques zones de cumul potentiel, en particulier le long de l'avenue du Général de Gaulle à l'est de l'îlot B.

L'étude d'impact présente un ensemble de mesures destinées à réduire les effets d'ICU : végétalisation des cœurs d'îlot avec plantations multi-strates, désimperméabilisation de surfaces minérales sur les îlots B et C, création d'un axe paysager arboré, utilisation de matériaux à albédo[9] élevé pour les espaces publics. Pour les bâtiments, elle propose notamment des protections solaires (casquettes, brises-soleil) adaptées selon les orientations, des toitures végétalisées et des logements traversants. Toutefois, l'Autorité environnementale relève que ces mesures sont présentées sous forme de « préconisations » ou de « recommandations », sans garanties ni modalités de mise en œuvre effective. Elle souligne également l'absence de chiffrage précis des surfaces de pleine terre créées par îlot, qui ne permet pas de vérifier l'atteinte d'objectifs quantifiés.

(5) L'Autorité environnementale recommande de compléter l'étude d'impact par :
- un tableau récapitulatif, par îlot et à l'échelle du projet, précisant les surfaces imperméabilisées, semi-perméables et perméables (dont de pleine terre) à l'état initial et à l'état projeté ;
- une étude du confort thermique intérieur pour les logements qui seront les plus exposés, en particulier ceux orientés sud et ouest, afin de vérifier l'efficacité réelle des dispositifs architecturaux envisagés et d'éviter le recours systématique à la climatisation.

3.4. Les mobilités

Le secteur du projet se situe dans le prolongement du parvis de la gare d'Émerainville – Pontault-Combault, desservie par le RER E (axe Haussmann Saint-Lazare – Tournan). Le secteur est caractérisé par la présence de plusieurs lignes de bus dans un rayon de 100 mètres, d'un parc-relais (P+R) de 439 places à proximité immédiate, et d'aménagements cyclables structurants sur la RD 361 (rue de l'Est), la rue des Tilleuls et l'avenue de la République. La RN 104 (La Francilienne) est située à environ 800 mètres. L'Autorité environnementale prend acte de la qualité de la desserte en transports collectifs du site, de nature à favoriser le report modal conformément aux objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre et d'amélioration de la qualité de l'air affichés. Toutefois, elle considère que le dossier ne démontre pas l'efficacité de la contribution effective du

9 Pouvoir réfléchissant d'une surface, c'est à dire la part des rayonnements solaires qui sont renvoyés vers l'atmosphère par la surface.

projet à la réduction du trafic automobile et au développement des mobilités alternatives, notamment avec un nombre de parking automobiles toujours élevé.

Si l'analyse des impacts sur le trafic routier apparaît complète et actualisée, elle reconnaît des dysfonctionnements du réseau et identifie plusieurs carrefours en limite de saturation dès 2030. Compte tenu de ces conditions de circulation dégradées, les hypothèses de report modal retenues (60 % en voiture particulière et 31 % en transports en commun) manquent de justifications. Par ailleurs, l'étude de trafic appréhende les incidences de la programmation globale de l'OAP couvrant quatre îlots (A, B, C et D) pour un total de 367 logements.

Si la volonté de report modal en secteur de gare est cohérente sur le principe, elle n'est étayée par aucune donnée de référence locale (taux de motorisation constatés dans des opérations comparables en grande couronne francilienne, enquêtes ménages-déplacements). En l'état, l'adéquation du ratio de stationnement aux besoins réels n'est pas démontrée, exposant le projet à un surdimensionnement incitatif à l'usage de l'automobile. Cette lacune empêche ainsi d'apprécier la cohérence entre l'offre de stationnement prévue et la trajectoire de contribution au report modal affichée.

Concernant les modes actifs de déplacement, l'Autorité environnementale note positivement le respect des obligations réglementaires relatives au stationnement vélo : le projet développe ainsi 704 m² de locaux sécurisés pour un seuil requis de 630 m². Toutefois, le dossier est imprécis quant à l'attractivité de ces locaux situés en sous-sol, notamment la nature des équipements (arceaux simples, racks compacts, doubles niveaux, points de recharge). Pourtant, l'attractivité des dispositifs prévus ayant une incidence directe sur l'usage du vélo, cette caractérisation est nécessaire pour évaluer la cohérence du projet avec les hypothèses et les ambitions de contribution au report modal affichées.

(6) L'Autorité environnementale recommande de compléter l'étude d'impact, afin d'assurer la cohérence de l'opération avec les trajectoires de report modal affichée, par :
une analyse des mesures envisagées pour encourager une baisse de l'usage de l'automobile, et du recours plus important aux transports collectifs et doux ;
- une description plus précises des dispositifs de stationnements vélos afin d'apprécier leur attractivité.

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

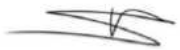
Le présent avis devra être joint au dossier de consultation du public.

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 l'ouverture de l'enquête publique prévue à l'article L.123-2 ou 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 06/11/2026
Le membre délégataire :



Philippe GRALL

ANNEXE

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

(1) L'Autorité environnementale recommande de compléter l'étude d'impact en réalisant un diagnostic des sols sur l'îlot D, avant toute délivrance d'autorisation d'urbanisme, afin de caractériser les éventuelles pollutions et définir des mesures de gestion adaptées.....9

(2) L'Autorité environnementale recommande de compléter l'étude d'impact par une analyse de l'articulation du projet avec les objectifs et recommandations du Sdage et du PGRI du bassin Seine-Normandie ainsi que le Sage Marne Confluence, en précisant les mesures concrètes intégrées au projet.....9

(3) L'Autorité environnementale recommande de mieux caractériser la pollution des milieux, afin de définir des mesures de gestion adaptées, en : - finalisant les investigations complémentaires préconisées sur l'îlot B, afin de lever l'incertitude relative à l'anomalie piézométrique observée et à la contamination détectée au piézomètre PZ2 ; - délimitant l'extension de la pollution en hydrocarbures sur l'îlot C par la réalisation de sondages complémentaires autour du sondage contaminé.....10

(4) L'Autorité environnementale recommande : - d'approfondir la caractérisation de l'environnement sonore auquel seront exposés les futurs occupants, en actualisant la modélisation acoustique sur la base des plans masses retenus (notamment pour l'îlot B) et en étudiant plus avant l'évaluation du bruit ferroviaire afin de mieux identifier les enjeux, les impacts, mais aussi les mesures de protection ; - de définir, sur cette base, un dimensionnement adéquat de l'isolement acoustique des futures façades et la définition de mesures de réduction garantissant l'absence d'incidences sanitaires liées au bruit pour les futurs occupants (notamment au regard des valeurs recommandées par l'OMS). 12

(5) L'Autorité environnementale recommande de compléter l'étude d'impact par : - un tableau récapitulatif, par îlot et à l'échelle du projet, précisant les surfaces imperméabilisées, semi-perméables et perméables (dont de pleine terre) à l'état initial et à l'état projeté ; - une étude du confort thermique intérieur pour les logements qui seront les plus exposés, en particulier ceux orientés sud et ouest, afin de vérifier l'efficacité réelle des dispositifs architecturaux envisagés et d'éviter le recours systématique à la climatisation. 13

(6) L'Autorité environnementale recommande de compléter l'étude d'impact, afin d'assurer la cohérence de l'opération avec les trajectoires de report modal affichée, par : une analyse des mesures envisagées pour encourager une baisse de l'usage de l'automobile, et du recours plus important aux transports collectifs et doux ; - une description plus précises des dispositifs de stationnements vélos afin d'apprécier leur attractivité..14