



Demande d'examen au cas par cas préalable à la réalisation éventuelle d'une évaluation environnementale

Article R. 122-3-1 du code de l'environnement

Ce formulaire sera publié sur le site internet de l'autorité chargée de l'examen au cas par cas.

Avant de remplir cette demande, lire attentivement la notice explicative.

Ce document est émis par le ministère en charge de l'écologie.

Ce formulaire peut se remplir facilement sur ordinateur. Si vous ne disposez pas du logiciel adapté, vous pouvez télécharger Adobe Acrobat Reader gratuitement [via ce lien](#) 

Cadre réservé à l'autorité chargée de l'examen au cas par cas

Date de réception : 07/02/2024 / _____

Dossier complet le : 19/02/2024 / _____

N° d'enregistrement : F01124P0029

1 Intitulé du projet

Création de la Zone d'Aménagement Concerté relative au projet d'aménagement des Bords de Marne à Thorigny-sur-Marne.

2 Identification du (ou des) maître(s) d'ouvrage ou du (ou des) pétitionnaire(s)

2.1 Personne physique

Nom

Prénom(s)

2.2 Personne morale

Dénomination

Communauté d'Agglomération Marne et Gond

Raison sociale

EPCI

N° SIRET

2 4 7 7 0 0 5 9 4 0 0 0 1 0

Type de société (SA, SCI...)

Représentant de la personne morale : Madame

Nom

MICHEL

Monsieur

Prénom(s)

Jean-Paul

La loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés s'applique aux données nominatives portées dans ce formulaire. Elle garantit un droit d'accès et de rectification pour ces données auprès du service destinataire.

3 Catégorie(s) applicable(s) du tableau des seuils et critères annexé à l'article R. 122-2 du code de l'environnement et dimensionnement correspondant du projet

N° de catégorie et sous-catégorie	Caractéristiques du projet au regard des seuils et critères de la catégorie (Préciser les éventuelles rubriques issues d'autres nomenclatures (ICPE, IOTA, etc.))
N° 6(a), 9(d), 39(b) et 41(a)	Construction de nouvelles voiries communales internes au nouveau quartier, création d'une halte fluviale, projet d'aménagement de moins de 10ha(5,2ha), dont l'emprise au sol est inférieure à 40 000m ² (23 201m ²), création d'un parc de stationnement public couvert de plus de 50 unités(132 places).

3.1 Le projet fait-il l'objet d'un examen au cas par cas dans le cadre du dispositif prévu aux I et II de l'article R.122-2-1 du code de l'environnement ? (clause-filet) ?

Oui Non

3.2 Le projet fait-il l'objet d'une soumission volontaire à examen au cas par cas au titre du III de l'article R.122-2-1 ?

Oui Non

4 Caractéristiques générales du projet

Doivent être annexées au présent formulaire les pièces énoncées à la rubrique 8.1 du formulaire.

4.1 Nature du projet, y compris les éventuels travaux de démolition

Création d'une Zone d'Aménagement Concerté pour la mise en oeuvre d'un projet d'aménagement d'un nouveau quartier mixte comprenant :

- 348 logements : 26 507 m² SDP
- Commerces et services : 978 m² SDP
- Bureaux et activités : 4 976 m² SDP

Réhabilitation de l'ancienne tour d' aiguillage
Un square, un parc public, deux places publiques, une halte fluviale
422 places de stationnements dont 290 stationnements résidentiels et 132 places de stationnements publics au sein de deux parkings silo.

Le projet comprend également la restructuration de deux îlots bâtis avec la démolition-reconstruction de deux bâtiments, l'un occupé par des logements, l'autre par une enseigne Franprix. Cette restructuration vise à créer 70 logements et requalifier l'espace public.

4.2 Objectifs du projet

- Redynamiser le cœur historique l'agglomération et en particulier le quartier autour du pôle-gare de Lagny-Thorigny-Pomponne,
- Requalifier les friches industrielles et le foncier appartenant à la SNCF en élaborant un projet d' aménagement orienté vers la Marne, vertueux au regard du développement durable et du cadre de vie,
- Relier le centre historique aux bords de Marne à travers l' aménagement du nouveau quartier,
- Réaliser le projet d' aménagement dans une logique d' écoquartier,
- Participer à l' effort régional de production de logements,
- Réaliser des logements sociaux et garantir une mixité sociale,
- Mixer les fonctions urbaines avec une programmation de locaux d' activité et d' équipement,
- Mettre en valeur les bords de Marne,
- Favoriser l'accessibilité du site et conforter le pôle-multimodal autour de la gare.

4.3 Décrivez sommairement le projet

4.3.1 Dans sa phase travaux

- Travaux de démolition de bâtiments existants (SNCF, Franprix)
- Travaux d'aménagement des espaces publics : VRD, espaces verts (12 mois à compter de la signature des marchés de travaux)
- Construction d'une passerelle dédiée aux liaisons douces au-dessus de la voie ferrée. (24 mois)
- Travaux de construction des bâtiments dédiés aux parkings silo (18 mois)
- Travaux de construction des bâtiments de logements (18 mois par programme immobilier)

4.3.2 Dans sa phase d'exploitation et de démantèlement

Installation d'une nouvelle population de 1000 habitants environ. Création de nouveaux commerces de proximité et de restaurants. Création d'une nouvelle zone récréative en lien avec la Marne pouvant attirer des usagers extérieurs.

Trafic généré par le parc relais de 132 places de stationnement et les résidents des logements. Toutefois, compte-tenu de la proximité des transports en commun (gare SNCF et gare des bus), la réduction de l'utilisation de la voiture est incitée avec un nombre de places de stationnement par logement de 0,70.

Diversification des modes de déplacements avec la réalisation de la passerelle au-dessus de la voie ferrée permettant un accès vers les bords de Marne depuis les autres quartiers de la ville et inversement, accès au centre-ville, aux équipements et services depuis le nouveau quartier.

Aménagement des bords de Marne afin de réaliser une infrastructure douce structurante en continuité des aménagements réalisés à Dampmart.

4.4 À quelle(s) procédure(s) administrative(s) d'autorisation le projet a-t-il été ou sera-t-il soumis ?

- ① La décision de l'autorité chargée de l'examen au cas par cas devra être jointe au(x) dossier(s) d'autorisation(s).

Le projet fera l'objet d'une création de ZAC par la communauté d'agglomération Marne et Gondoire.
Dossier Loi sur l'eau.

4.5 Dimensions et caractéristiques du projet et superficie globale de l'opération - préciser les unités de mesure utilisées

Grandeurs caractéristiques du projet	Valeurs
Le terrain d'assiette est de 5,2ha. (dont 4,7ha sur le secteur Est : friches industrielles et 5000m ² sur le secteur Ouest : zone urbanisée). La surface de plancher créée est estimée à 38 780m ² . L'emprise au sol est estimée à 23 201m ² . Passerelle d'une longueur de 90 mètres et de 4 mètres de largeur.	

4.6 Localisation du projet

Adresse et commune d'implantation

Numéro : _____ Voie : Quai de la Marne

Lieu-dit : _____

Localité : Thorigny-sur-Marne

Code postal : 7 7 4 0 0 BP : _____ Cedex : _____

Coordonnées géographiques^[1]

Long. : 0 2 ° 4 2 ' 4 4 " 9 Lat. : 4 8 ° 5 2 ' 5 5 " 9

Pour les catégories 5° a), 6° a), b) et c), 7°a), 9°a), 10°, 11°a) b), 12°, 13°, 22°, 32°, 33°, 34°, 35°, 36°, 37°, 38°, 43° a), b) de l'annexe à l'article R. 122-2 du code de l'environnement

Point de départ : Long. : _____ ° _____ ' _____ " _____ Lat. : _____ ° _____ ' _____ " _____

Point de d'arrivée : Long. : _____ ° _____ ' _____ " _____ Lat. : _____ ° _____ ' _____ " _____

Communes traversées :

Précisez le document d'urbanisme en vigueur et les zonages auxquels le projet est soumis :

Plan Local d'Urbanisme de la commune de Thorigny-sur-Marne : Zone UOa et 1AUs

 Joignez à votre demande les annexes n°2 à 6.

4.7 S'agit-il d'une modification/extension d'une installation ou d'un ouvrage existant ?

Oui Non

4.7.1 Si oui, cette installation ou cet ouvrage avait-il fait l'objet d'une évaluation environnementale ?

Oui Non

[1] Pour l'outre-mer, voir notice explicative.

4.7.2 Si oui, décrivez sommairement les différentes composantes de votre projet et indiquez à quelle date il a été autorisé ? En cas de modification du projet, précisez les caractéristiques du projet « avant /après ».

5 Sensibilité environnementale de la zone d'implantation envisagée

① Afin de réunir les informations nécessaires pour remplir le tableau ci-dessous, vous pouvez vous rapprocher des services instructeurs, et vous référer notamment à l'outil de cartographie interactive Géo-IDE, disponible sur le site de chaque direction régionale.

Le site Internet du ministère de l'environnement vous propose, dans la rubrique concernant la demande de cas par cas, la liste des sites internet où trouver les données environnementales par région utiles pour remplir le formulaire.

Le projet se situe-t-il :	Oui	Non	Lequel/Laquelle ?
Dans une zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique de type I ou II (ZNIEFF) ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
En zone de montagne ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Dans une zone couverte par un arrêté de protection de biotope ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Sur le territoire d'une commune littorale ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Dans un parc national, un parc naturel marin, une réserve naturelle (nationale ou régionale), une zone de conservation halieutique ou un parc naturel régional ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	

Le projet se situe-t-il :	Oui	Non	Lequel/Laquelle ?
Sur un territoire couvert par un plan de prévention du bruit, arrêté ou le cas échéant, en cours d'élaboration ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Plan de Prévention de Bruit dans l'environnement de Marne et Gondoire approuvé le 27/11/2017.
Dans un bien inscrit au patrimoine mondial ou sa zone tampon, un monument historique ou ses abords ou un site patrimonial remarquable ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	En partie dans le Périmètre des Monuments historiques de 500m : ancienne abbaye de Chaalis, 77400 Thorigny-sur-Marne.
Dans une zone humide ayant fait l'objet d'une délimitation ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	L'étude réalisée en 2015 a conclu à l'absence de zone humide sur ce secteur. Une mise à jour de cette étude est en cours en lien avec une actualisation de l'inventaire faune-flore.
Dans une commune couverte par un plan de prévention des risques naturels prévisibles (PPRN) ou par un plan de prévention des risques technologiques (PPRT) ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Si oui, est-il prescrit ou approuvé ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	PPRI de la Vallée de Marne, d'Isle-les-Villenoy à Saint-Thibault-des-Vignes, approuvé par arrêté Préfectoral en date du 27 novembre 2009 et PPRMT commune de Thorigny révisé le 30/08/2013.
Dans un site ou sur des sols pollués ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Les conclusions des études menées en 2015 sont jointes en annexe et sont synthétisées dans la note d'accompagnement du formulaire. Deux anciennes activités sont recensées dans la base BASIAS : COFUNA (IDF 7707474, fabrication d'engrais) et Ets JOUSAIN (IDF 77077875: fabrication de chaudières). Les impacts mis en évidence impliquent d'éviter le maintien des terres polluées sous les dalles des futurs bâtiments et dans les jardins sans mesures adaptées afin d'éviter une exposition des habitants aux substances volatiles.
Dans une zone de répartition des eaux ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Dans un périmètre de protection rapprochée d'un captage d'eau destiné à la consommation humaine ou d'eau minérale naturelle ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Dans un site inscrit ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	

Le projet se situe-t-il dans ou à proximité :	Oui	Non	Lequel et à quelle distance ?
D'un site Natura 2000 ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	FR 1112003 - Boucles de la Marne. Distance 2km.
D'un site classé ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	

6 Caractéristiques de l'impact potentiel du projet sur l'environnement et la santé humaine au vu des informations disponibles

6.1 Le projet est-il susceptible d'avoir les incidences notables suivantes ?

Veuillez compléter le tableau suivant :

Incidences potentielles		Oui	Non	De quelle nature ? De quelle importance ? Appréciez sommairement l'impact potentiel
Ressources	Engendre-t-il des prélèvements d'eau ? Si oui, dans quel milieu ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	L'étude géotechnique met en évidence une nappe à faible profondeur (eau repérée à 2,5 et 4,3m au droit des piézomètres). Au regard de ces éléments, le projet a évolué et ne comporte pas de sous-sol, notamment pour le stationnement. Les études opérationnelles à conduire permettront de déterminer le mode de gestion des eaux notamment en phase chantier.
	Impliquera-t-il des drainages/ou des modifications prévisibles des masses d'eau souterraines ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Est-il excédentaire en matériaux ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Un plan de terrassement via la mise en oeuvre d'investigations complémentaires selon un maillage avec prélèvements et analyse des critères ISDI sera réalisé dans le cadre des études opérationnelles. Il aura pour objectif de déterminer l'emprise des terres à excaver et l'optimisation des filières d'évacuation.
	Est-il déficitaire en matériaux ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	La réalisation du projet nécessite l'apport de matériaux de construction des infrastructures et des bâtiments.
	Si oui, utilise-t-il les ressources naturelles du sol ou du sous-sol ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	

Incidences potentielles		Oui	Non	De quelle nature ? De quelle importance ? Appréciez sommairement l'impact potentiel
Ressources	Est-il en adéquation avec les ressources disponibles, les équipements d'alimentation en eau potable/ assainissement ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Les équipements d'alimentation en eau potable et assainissement seront créés lors de la viabilisation des terrains et de la réalisation du nouveau quartier. Les ressources sont toutefois en adéquation avec les besoins des futurs usages.
	Est-il susceptible d'entraîner des perturbations, des dégradations, des destructions de la biodiversité existante : faune, flore, habitats, continuités écologiques ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Au regard des études réalisées en 2015 et de l'occupation actuelle du site, le projet n'entraînera pas de dégradations de la biodiversité existante. Toutefois, l'étude faune-flore en cours apportera une actualisation des impacts éventuels. Voir étude d'impact en annexe et étude faune-flore.
Milieu naturel	Si le projet est situé dans ou à proximité d'un site Natura 2000, est-il susceptible d'avoir un impact sur un habitat / une espèce inscrit(e) au Formulaire Standard de Données du site ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Voir ci-dessus.
	Engendre-t-il la consommation d'espaces naturels, agricoles, forestiers, maritimes ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Risques	Est-il concerné par des risques technologiques ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Aucune ICPE n'est recensée sur le site d'implantation et à proximité immédiate de la future ZAC. Aucune « ICPE SEVESO » n'est recensée sur le site d'implantation et à proximité immédiate de la future ZAC. Aucun PPRT ne s'applique au droit du site d'implantation de la future ZAC.
	Est-il concerné par des risques naturels ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Une partie des emprises est localisée en zone bleu claire et une autre, au sud-est, en zone rouge. Le projet est également concerné par un PPRT révisé en 2013 et se situe en zone d'aléas "modéré" pour ce risque. Les sols peuvent potentiellement encore contenir du gypse par endroit. La nappe subaffleurante et les circulations d'eau sont favorables à la dissolution du gypse. En fonction des fondations envisagée, il conviendra de définir le risque de dissolution en corrélation avec une étude de la dynamique hydrologique.
	Engendre-t-il des risques sanitaires ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Les terres polluées seront rendues compatibles avec le futur usage des terrains.
	Est-il concerné par des risques sanitaires ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	

Incidences potentielles		Oui	Non	De quelle nature ? De quelle importance ? Appréciez sommairement l'impact potentiel
Nuisances	Engendre-t-il des déplacements/des trafics ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Pour la réalisation de 348 logements sur les anciennes friches industrielles, il est prévu 290 places de stationnement résidentiel et 132 places publiques. Un trafic lié aux déplacements quotidiens sera généré notamment aux heures pointes. Toutefois, le quartier étant situé à proximité des transports en commun, les déplacements quotidiens en voiture seront réduits. De plus, la passerelle reliera de le quartier au centre-ville qui concentre les principaux équipements.
	Est-il source de bruit ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Est-il concerné par des nuisances sonores ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le périmètre du projet se situe à proximité immédiate de la voie ferrée, ligne Transilien Paris-Meaux. La conception du projet tient compte de ces nuisances (voir étude acoustique 2015). Les parkings silo construit en bordure de voie feront écran et réduiront
	Engendre-t-il des odeurs ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Est-il concerné par des nuisances olfactives ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il des vibrations ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Des vibrations sont possibles en phase chantier.
	Est-il concerné par des vibrations ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Des vibrations de faible importance peuvent être émises lors des passages des trains régionaux qui circulent à faible vitesse en entrée et sortie de gare.
	Engendre-t-il des émissions lumineuses ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Est-il concerné par des émissions lumineuses ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Émissions	Engendre-t-il des rejets dans l'air ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Engendre-t-il des rejets liquides ?		<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le projet générera le rejets des eaux usées des futurs logements et activités économiques dans le réseau d'eaux usées existant et futur.
Si oui, dans quel milieu ?		<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Dans le réseau d'assainissement.

Incidences potentielles		Oui	Non	De quelle nature ? De quelle importance ? Appréciez sommairement l'impact potentiel
Émissions	Engendre-t-il des effluents ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il la production de déchets non dangereux, inertes, dangereux ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le projet engendrera la production de déchets ménagers, et de déchets liés aux activités de services et commerciales.
Patrimoine/Cadre de vie/Population	Est-il susceptible de porter atteinte au patrimoine architectural, culturel, archéologique et paysager ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il des modifications sur les activités humaines (agriculture, sylviculture, urbanisme, aménagements), notamment l'usage du sol ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Les anciennes friches industrielles seront remplacées par un nouveau quartier mixte comprenant des logements, quelques activités et commerces. Le projet conservera et renforcera l'usage de promenade le long de la Marne avec une offre d'activités récréatives en lien avec la rivière. La réalisation d'une voie douce par une passerelle au-dessus des voies ferrées permettra de relier la Marne et le centre-ville de manière plus directe et plus sécurisée.

6.2 Les incidences du projet identifiées au 6.1 sont-elles susceptibles d'être cumulées avec d'autres projets existants ou approuvés ?

Oui Non

Si oui, décrivez lesquelles :

Le plan directeur d'aménagement fait apparaître une extension et une création des bâtiments SNCF dédiés aux voyageurs afin de créer d'améliorer la lisibilité de l'entrée de la gare au nord et d'offrir des commerces et services. cette proposition vise à renforcer la centralité autour de la gare. Toutefois, les discussions avec la SNCF viennent de démarrer et cette partie du projet n'est à ce jour pas validée. Si la SNCF était partenaire du projet, elle sera maître d'ouvrage de l'étude d'impact relative à la modification des bâtiments voyageurs.

6.3 Les incidences du projet identifiées au 6.1 sont-elles susceptibles d'avoir des effets de nature transfrontière ?

Oui Non

Si oui, décrivez lesquelles :

6.4 Description des principaux résultats disponibles issus des évaluations pertinentes des incidences sur l'environnement requises au titre d'autres législations applicables

6.5 Description, le cas échéant, des mesures et caractéristiques du projet susceptibles d'être retenues ou mises en œuvre pour éviter ou réduire les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine (en y incluant les scénarios alternatifs éventuellement étudiés) et permettant de s'assurer de l'absence d'impacts résiduels notables. Il convient de préciser et de détailler ces mesures (type de mesures, contenu, mise en œuvre, suivi, durée).

La conception du projet d'aménagement prend en compte les principaux effets négatifs sur l'environnement et sur la santé humaine à savoir ; les nuisances sonores liées à la voie ferrée, la présence de pollution des sols liée aux activités passées. Pour réduire les nuisances sonores, le projet prévoit la réalisation de parkings-silo le long de la voie ferrée. D'une hauteur de R+2, il permettront d'éviter le passage des ondes sonores en direction de la zone d'habitat et des espaces naturels apaisés le long de la Marne. Un écran végétal sera planté entre la voie ferrée et le parking silo de façon à réduire davantage des impacts sonores.

En ce qui concerne la présence de la nappe affleurante et la pollution des terres, les sous-sols ont été supprimés. Le stationnement résidentiels et le parc relais seront localisés en silo.

Les mesures apportées au projet au regard des effets répertoriés lors de l'étude d'impact réalisée en 2015 sont détaillées dans le dossier correspondant (pages 19 à 30), joint en annexe de la présente demande.

7 Auto-évaluation (facultatif)

① Au regard du formulaire rempli, estimez-vous qu'il est nécessaire que votre projet fasse l'objet d'une évaluation environnementale ou qu'il devrait en être dispensé ? Expliquez pourquoi.

La future ZAC des Bords de Marne correspond en grande partie au projet d'aménagement qui avait fait l'objet d'une évaluation environnementale en 2015. Le projet a été actualisé pour prendre en compte les effets négatifs qui avaient été identifiés. Depuis 2015, le site et l'occupation des parcelles n'ont pas évolué de sorte à induire de nouveaux impacts négatifs. Toutefois, une nouvelle étude faune-flore a été engagée depuis mai 2023 afin de s'assurer que le projet ne porte atteinte à la biodiversité. De même, le contexte concernant la réalisation d'un réseau de chaleur a évolué et une étude de faisabilité a été engagée en 2023. La Communauté d'Agglomération souhaiterait pouvoir délibérer sur la création de la ZAC au regard de l'ensemble des études réalisées à ce jour. Cela permettrait d'engager les études opérationnelles qui préciseront les mesures à mettre en oeuvre dans le cadre du dossier de réalisation de la ZAC prévu en juin 2025. Un complément à l'EI pourrait alors être apporté.

8 Annexes

8.1 Annexes obligatoires

Objet		
1	Document CERFA n°14734 intitulé « informations nominatives relatives au maître d'ouvrage ou pétitionnaire » - non publié.	<input checked="" type="checkbox"/>
2	Si le projet fait l'objet d'un examen au cas par cas dans le cadre du dispositif prévu aux I et II de l'article R.122-2-1 du code l'environnement (clause filet), la décision administrative soumettant le projet au cas par cas.	<input type="checkbox"/>
3	Un plan de situation au 1/25 000 ou, à défaut, à une échelle comprise entre 1/16 000 et 1/64 000 (Il peut s'agir d'extraits cartographiques du document d'urbanisme s'il existe).	<input checked="" type="checkbox"/>
4	Au minimum, 2 photographies datées de la zone d'implantation, avec une localisation cartographique des prises de vue, l'une devant permettre de situer le projet dans l'environnement proche et l'autre de le situer dans le paysage lointain.	<input checked="" type="checkbox"/>
5	Un plan du projet ou, pour les travaux, ouvrages ou aménagements visés aux catégories 5° a), 6°a), b) et c), 7°a), 9°a),10°,11°a), b), 12°, 13°, 22°, 32°, 33°, 34°, 35°, 36, 37°, 38°, 43° a) et b) de l'annexe à l'article R. 122-2 du code de l'environnement un projet de tracé ou une enveloppe de tracé	<input checked="" type="checkbox"/>
6	Sauf pour les travaux, ouvrages ou aménagements visés aux 5° a), 6°a), b) et c), 7° a), 9°a), 10°,11°a), b), 12°, 13°, 22°, 32°, 33°, 34°, 35°, 36, 37°, 38°, 43° a) et b) de l'annexe à l'article R. 122-2 du code de l'environnement : plan des abords du projet (100 mètres au minimum) pouvant prendre la forme de photos aériennes datées et complétées si nécessaire selon les évolutions récentes, à une échelle comprise entre 1/2 000 et 1/5 000. Ce plan devra préciser l'affectation des constructions et terrains avoisinants ainsi que les canaux, plans d'eau et cours d'eau	<input checked="" type="checkbox"/>
7	Si le projet est situé dans un site Natura 2000, un plan de situation détaillé du projet par rapport à ce site. Dans les autres cas, une carte permettant de localiser le projet par rapport aux sites Natura 2000 sur lesquels le projet est susceptible d'avoir des effets.	<input type="checkbox"/>

8.2 Autres annexes volontairement transmises par le maître d'ouvrage ou pétitionnaire

① Veuillez compléter le tableau ci-joint en indiquant les annexes jointes au présent formulaire d'évaluation, ainsi que les parties auxquelles elles se rattachent.

Objet		
1	Note d'accompagnement du formulaire MGA 2024	<input checked="" type="checkbox"/>
2	Etude de programmation urbaine ARVAL - Diagnostic : photographies 2021	<input checked="" type="checkbox"/>
3	Etude d'impact, faune-flore, acoustique, déplacements, potentiel énergies renouvelables réalisées en 2015.	<input checked="" type="checkbox"/>
4	Etude géotechnique et pollution suite à une deuxième campagne de reconnaissance réalisée en 2015.	<input checked="" type="checkbox"/>
5	Etudes structurelle, fonctionnelle et scénarios d'aménagement concernant le pont en X.	<input checked="" type="checkbox"/>

9 Engagement et signature

Je certifie sur l'honneur avoir pris en compte les principaux résultats disponibles issus des évaluations pertinentes des incidences sur l'environnement requises au titre d'autres législations applicables

Je certifie sur l'honneur l'exactitude des renseignements ci-dessus

Nom FAIVRE

Prénom Ludovic

Qualité du signataire Directeur de la SPLA Marne et Gondoire Aménagement

À Lagny-sur-Marne

Fait le 0 5 / 0 2 / 2 0 2 4

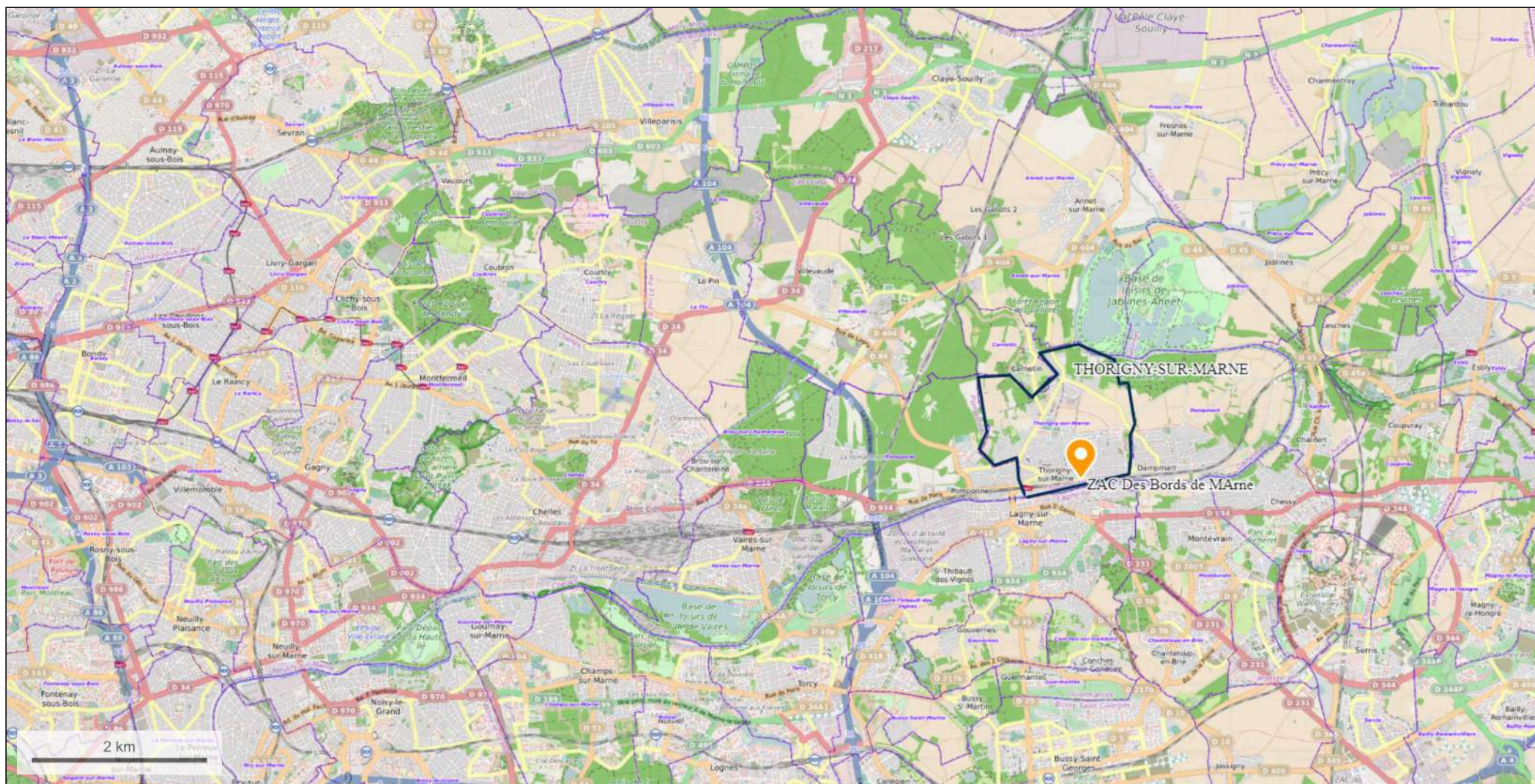


Signature du (des) demandeur(s)



Marnes et Gondoire Aménagement
Société publique locale

1 rue de l'Etang - Bussy St Martin
BP 29 - 77607 MARNE LA VALLEE CEDEX 3
752 934 596 RCS Meaux



© IGN 2023 - www.geoportail.gouv.fr/mentions-legales

Longitude : 2° 40' 38" E
Latitude : 48° 53' 47" N

Zac des Bords de Marne

MARNEet**GONDOIRE**

communauté d'agglomération

ZAC BORDS DE MARNE-THORIGNY-SUR-MARNE

ANNEXE 4

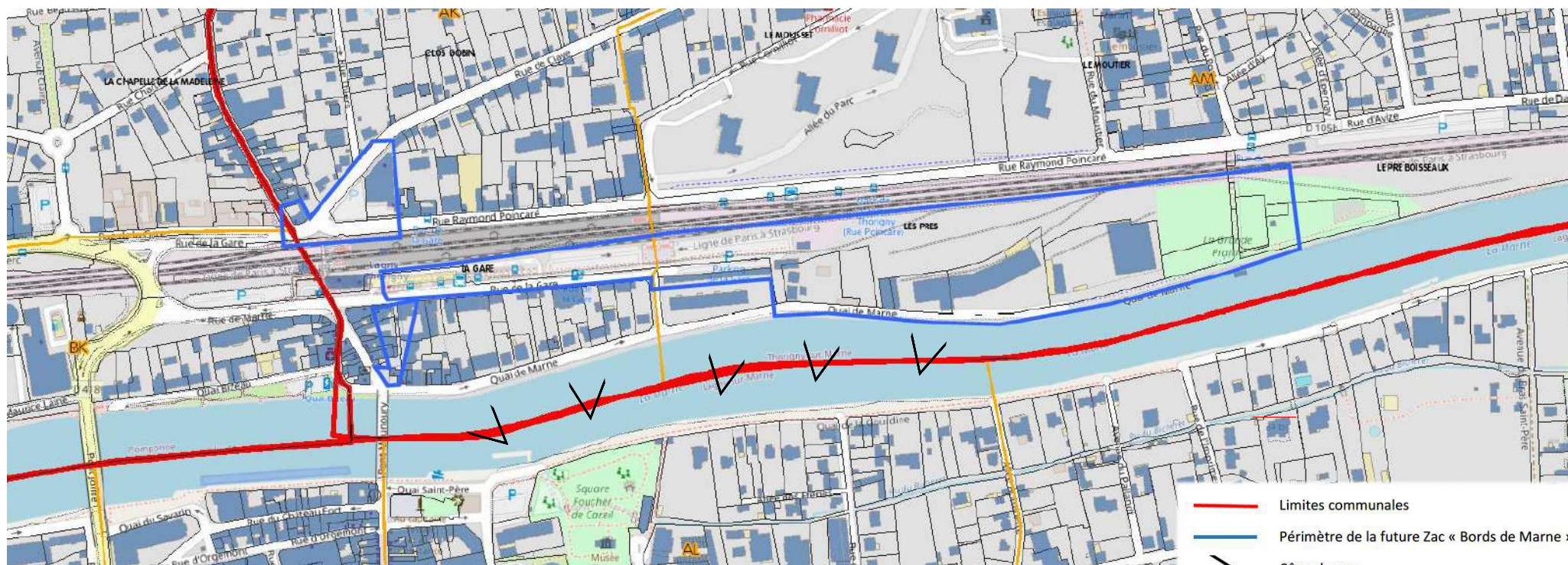
PHOTOGRAPHIES

Saisie de l'Autorité Environnementale

Demande d'examen au cas par cas – Janvier 2024

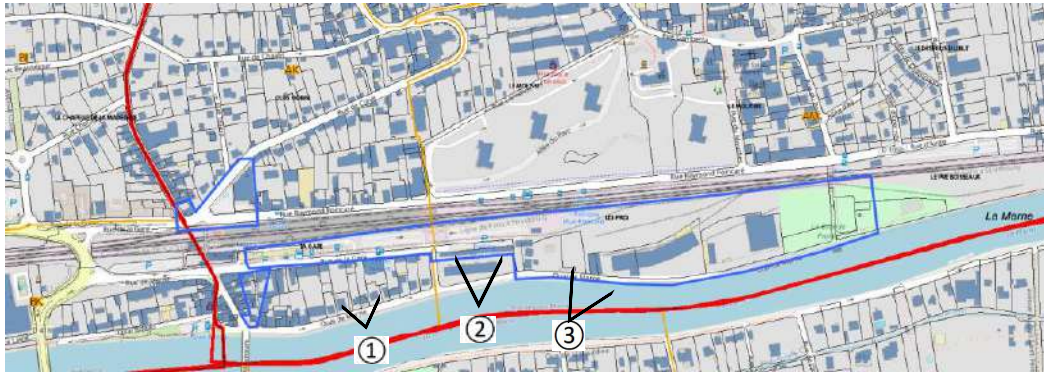


Source : ARVAL 2023

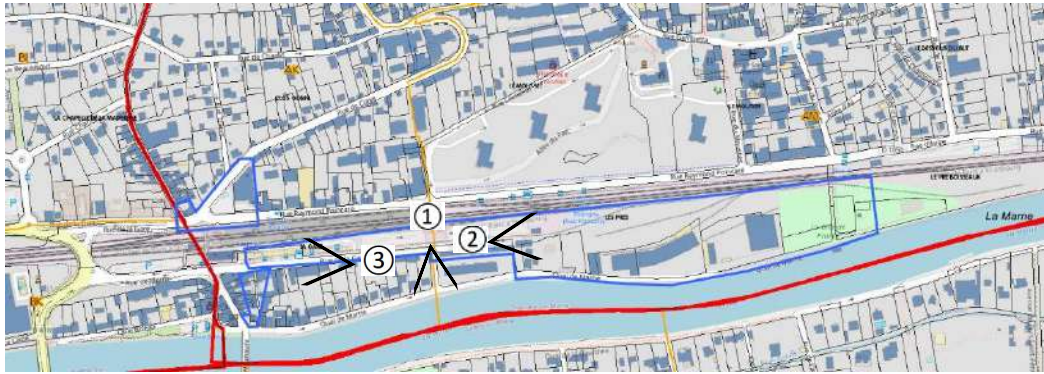


- Limites communales
- Périmètre de la future Zac « Bords de Marne »
- > Cône de vue

1:4 514 8 février 2024



Les Bords de Marne vues depuis Lagny-sur-Marne - 2023



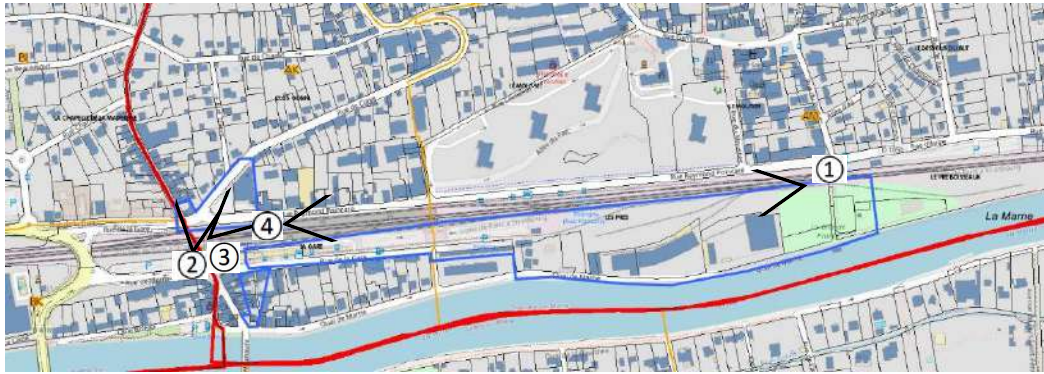
Rue d'Orgemont vue vers la Marne - 2023



Parc relais vue vers l'ancienne tour d'aiguillage 2023



Gare routière 2023



Rue Raymond Poincaré



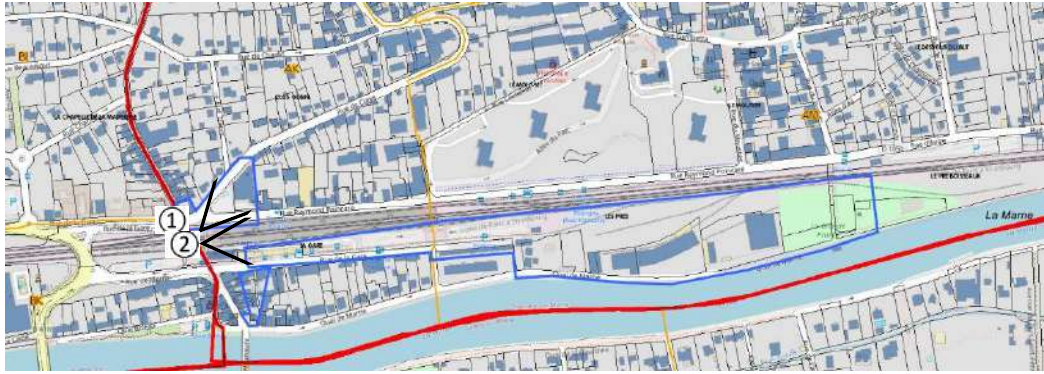
Rue Raymond Poincaré



Carrefour rues :
Raymond Poincaré, rue de
Claye, rue de la Gare.



Rue Raymond Poincaré



Vue depuis l'entrée nord de la gare



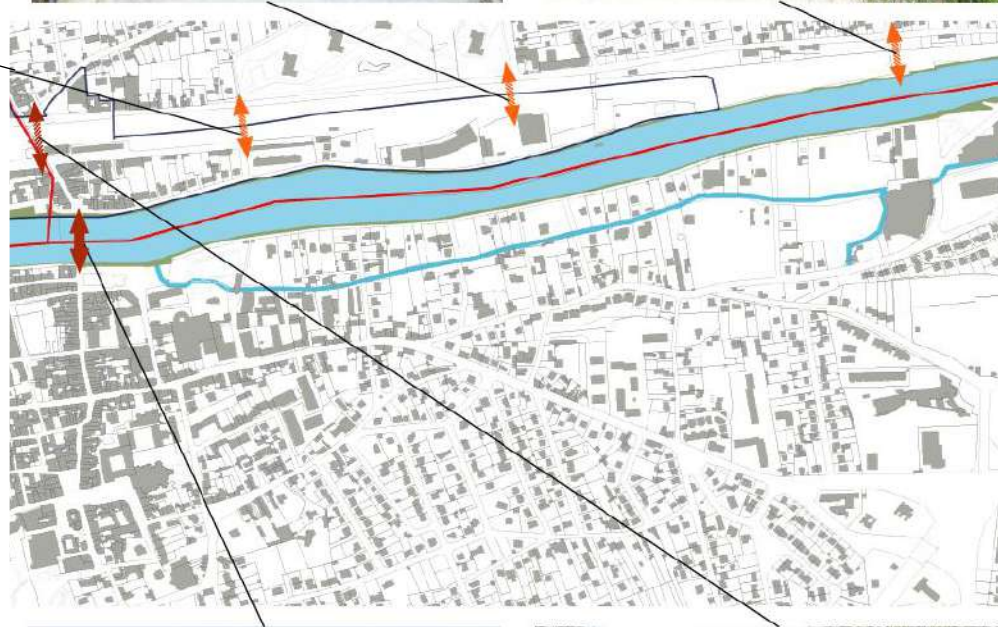
Passage sous-terrain Gare de Lzgn/Thorigny



Passage sous-terrain dans remblais, entre la Grande Prairie et rue Raymond Poicaré



Passage sous-terrain dans remblais, entre la promenade en bord de Marne et rue de Dampmart



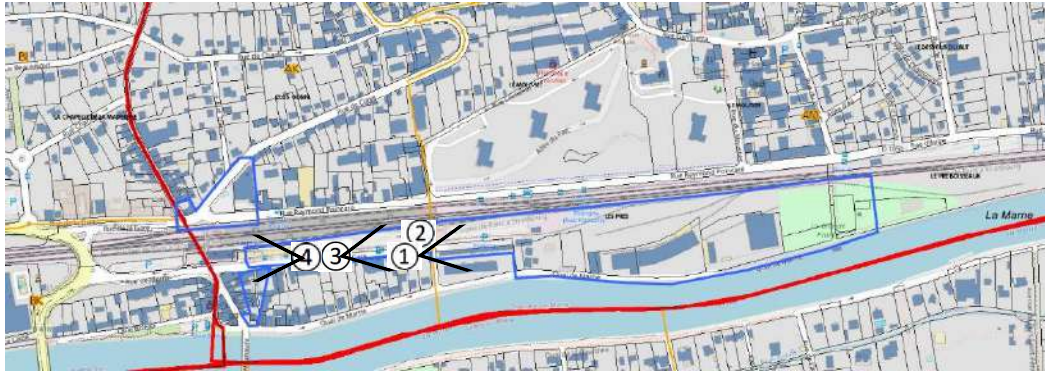
Les liaisons souterraines et aériennes entre le nouveau quartier et le nord d'un côté (vers le centre-ville de Thorigny) et le sud de l'autre côté, vers Lagny-sur-Marne



Passage supérieur voies ferrées, Gare de Thorigny/Lagny



Pont Maunoury



Parc relai



1

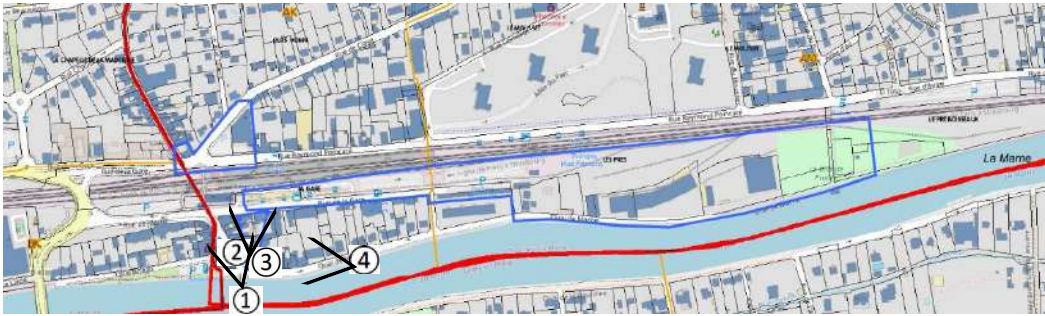


3



4

Gare routière



Quai de la Marne vers le pont Maunoury



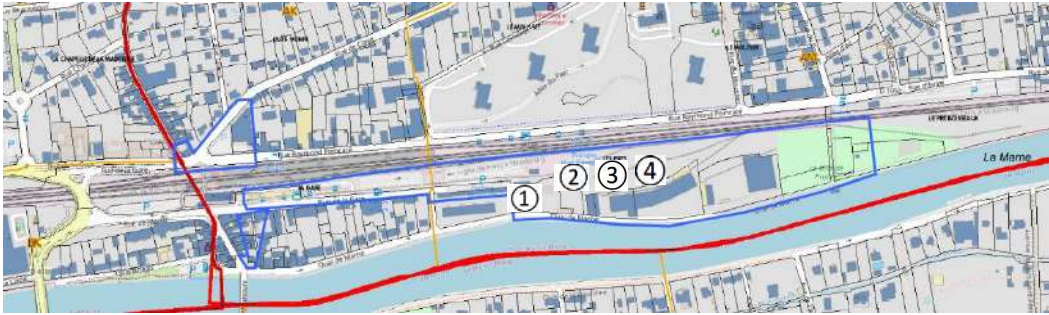
Rue Foch vue vers la gare



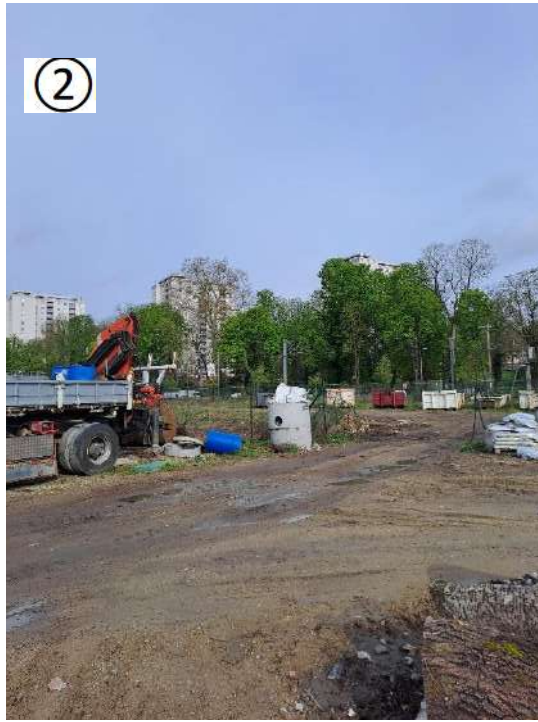
Cour des Moutons vue vers la gare

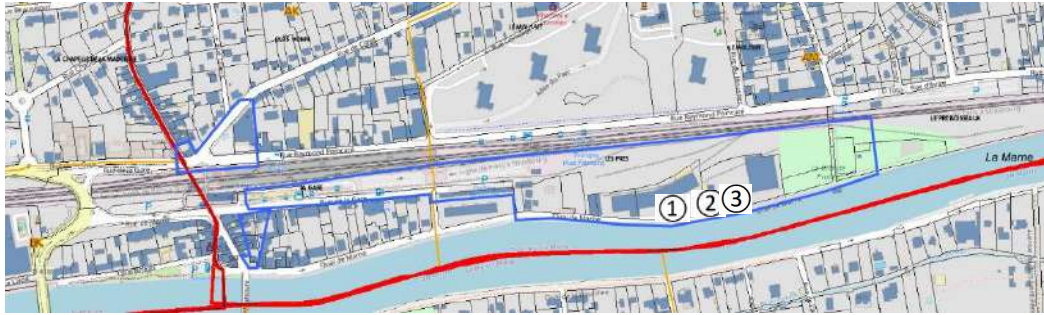


Pont Maunoury vers Thorigny-sur-Marne



Terrains ferroviaires et friches industrielles (1)





Terrains ferroviaires et friches industrielles (2)





Ilot Franprix

Ilot Cours des Moutons

LOT 1

LOT 3

LOT 6

LOT 4

LOT 5

maître d'ouvrage
Communauté d'Agglomération de Marne et Gondoire
 1, rue de l'Etang CS 20069 BUSY SAINT MARTIN 77603 MARNE LA VALLEE CEDEX 3

opération
Etude de programmation urbaine
Projet ZAC des Bords de Marne, Thorigny-sur-Marne

Périmètre et zone de projet		Aménagements des espaces publics	
	Périmètre d'étude		Espace piéton
	Périmètre des lots projetés		Voie verte (vélo/pétons)
	Limite foncière SNCF		Voie partagée
	Limite foncière SNCF nécessaire à l'infrastructure du "Saut Mouton"		Espace renaturé
	Limite actuelle Sablière		Messif planté
	Foncier mutable à étudier		Nouveaux plantés
			Gazon
			Arbres conservés
			Arbres plantés

avancement
 documents
Plan directeur des aménagements de la ZAC des Bords de Marne 01

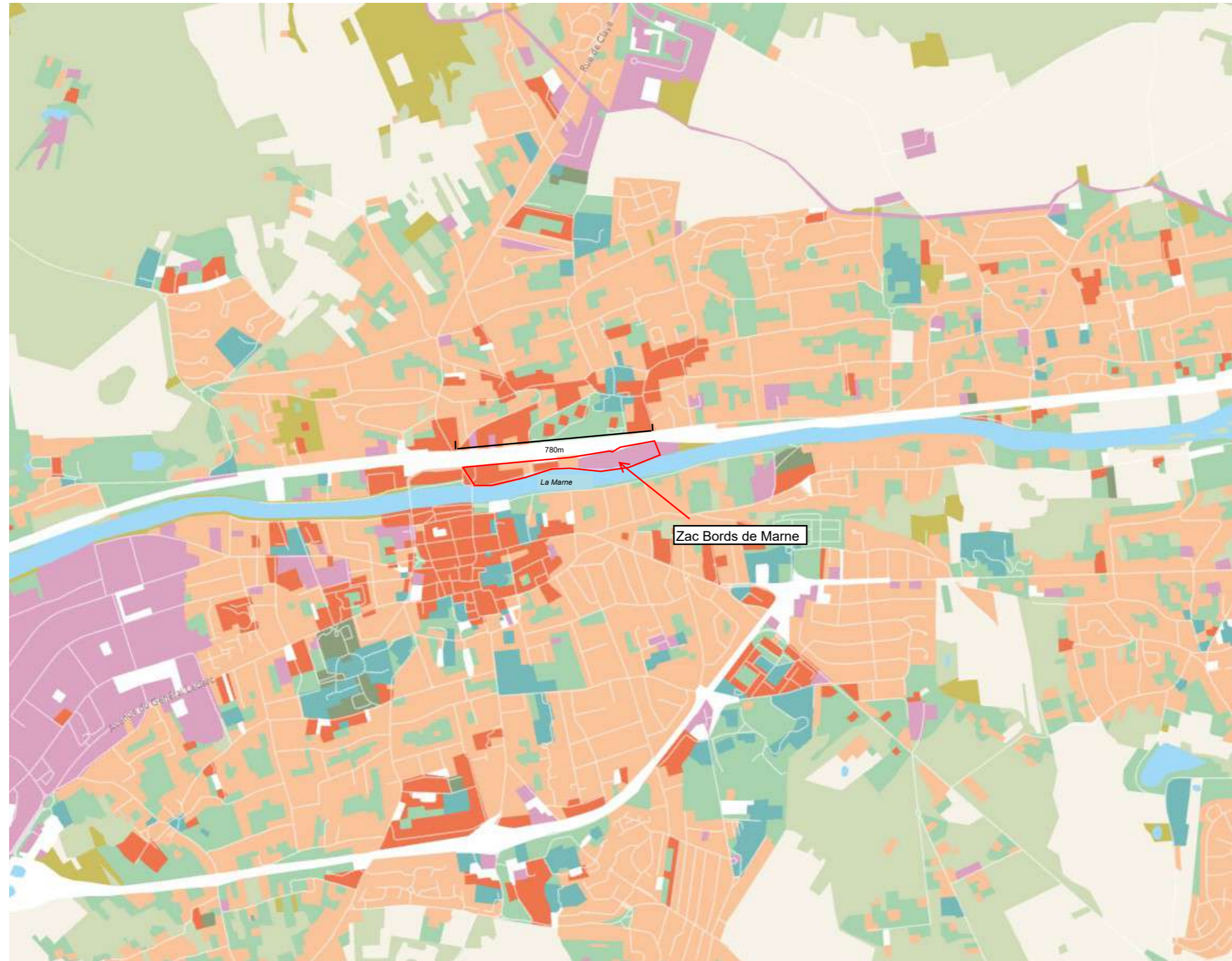
réf. ARVAL : 2108 échelle : 1:1000 date d'origine : le 26/06/2023 date de modification : le 17/01/2024 indice : ---

Ce document est la propriété de la SARL ARVAL toute reproduction ou utilisation, même partielle, sans accord préalable est formellement INTERDITE

maîtrise d'ouvrage
ARVAL
 B. MATHIEU - D. CARRAUD - H. DEVAUVRE - J. REBEROT - P. MATHIEU
 architectes ingénieurs paysagistes urbanistes associés
 11 Rue Lamartine - BP 20247 - 02802 CRÉPY en VALOIS Cedex
 Tél : 03.44.94.72.00 - Arval Archi@wanadoo.fr - www.arval-archi.fr

Responsable projet : Marie Houssin
 Architecte associé : Hafsia Devauvre
 Projeté par : Marie Houssin
 Vérifié par : HD le 17/01/2024
 Etabli par : MH le 26/06/2023

L'OCCUPATION DU SOL EN 2021



LÉGENDE

Mos11postes_2021 Reseau >25000

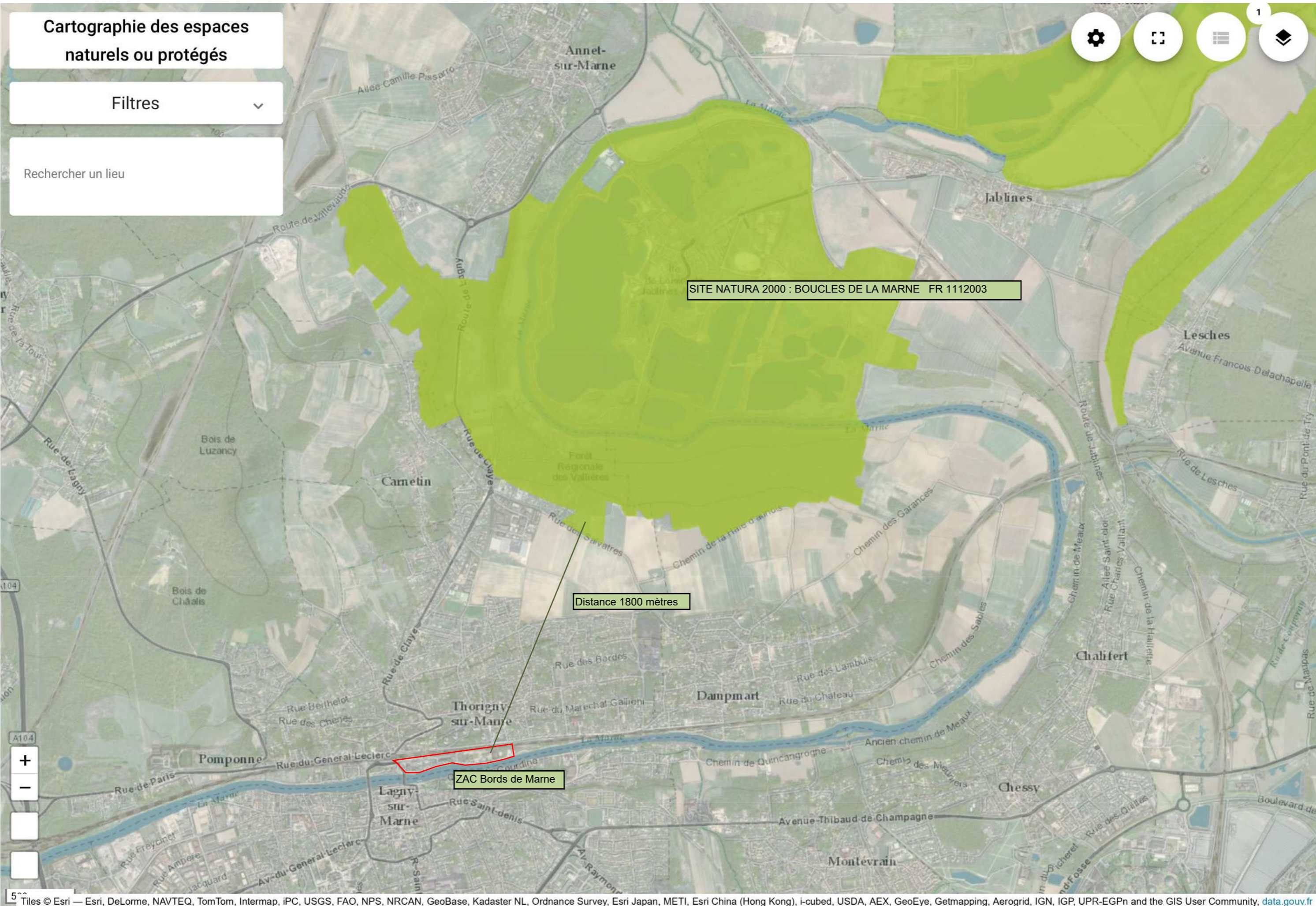
- Autoroute
- Quasi-autoroute
- Route à 2 chaussées
- Route à 1 chaussée
- Bretelle
- Chemin
- Escalier
- Piste cyclable
- Route empierrée
- Sentier

Occupation du sol

- Bois ou forêt
- Milieus semi-naturels
- Espaces agricoles
- Eau
- Espaces ouverts artificialisés
- Habitat individuel
- Habitat collectif
- Activités
- Equipements
- Transports
- Carrières, décharges, chantiers

SITUATION







Communauté d'Agglomération Marne et Gondoire

ZAC des Bords de Marne - commune de Thorigny-sur-Marne

Saisie de l'Autorité Environnementale

Demande d'examen au cas par cas – Janvier 2024

INTRODUCTION	3
1. HISTORIQUE DU PROJET D'AMENAGEMENT DES BORDS DE MARNE	3
1.1. SITUATION GEOGRAPHIQUE	3
1.2. GENESE DU PROJET D'AMENAGEMENT DES BORDS DE MARNE	5
1.3. LE PROJET D'AMENAGEMENT DES BORDS DE MARNE DEFINI EN 2014	8
1.4. LE PROGRAMME DU PROJET D'AMENAGEMENT	11
2. LES ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX DU PROJET DEFINI EN 2014-2015	13
2.1. UN PROJET SOUMIS A EVALUATION ENVIRONNEMENTALE.....	13
2.2. L'ETUDE D'IMPACT.....	14
2.2.1 Synthèse de l'état initial de l'environnement	14
2.2.2 Analyse des effets du projet d'aménagement	18
2.3. ETUDE ACOUSTIQUE	22
2.4. ETUDE DE CIRCULATION	23
2.5. ETUDE FAUNE-FLORE	23
2.6. ETUDE SUR LE POTENTIEL DES ENERGIES RENOUVELABLES.....	24
2.7. ETUDE GEOTECHNIQUE ET POLLUTION.....	24
3. AVIS DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE ET ADAPTATION DU PROJET.	27
3.1. AVIS DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE	27
3.2. EVOLUTION DU PROJET DANS LE CADRE DES ETUDES PRE-OPERATIONNELLES	27
4. REPRISE DE LA DEMARCHE-PROJET DES BORDS DE MARNE	29
4.1 LES ETUDES SUR LE PONT EN X	30
4.2 ETUDE DE PROGRAMMATION URBAINE POMPONNE-THORIGNY-SUR-MARNE.....	33
4.3 UNE NOUVELLE PROCEDURE DE ZAC ENGAGEE EN 2023	37
4.4 ACTUALISATION DES ETUDES TECHNIQUES.	45
CONCLUSION	46

Introduction

La présente note accompagne le formulaire de saisie de l'Autorité Environnementale dans le cadre d'une demande d'évaluation environnementale au cas par cas, préalablement à la création de la Zone d'Aménagement Concertée concernant le projet d'aménagement des « Bords de Marne » à Thorigny-sur-Marne.

Ce projet d'aménagement a été engagé en 2011, puis en 2014 sans toutefois aboutir à la création de la ZAC en elle-même. Le projet d'aménagement défini en 2014 a fait l'objet d'une demande d'examen au cas par cas de l'autorité environnementale, le 31 octobre 2014. Dans sa réponse du 29 décembre 2014, Monsieur le Préfet a soumis le projet à évaluation environnementale. L'étude d'impact a été adressée pour avis à l'Autorité Environnementale le 4 août 2015 et son avis a été rendu le 30 septembre 2015. L'Autorité Environnementale avait alors indiqué que l'étude d'impact abordait l'ensemble des thématiques environnementales et les principaux effets générés par le projet. Elle recommandait l'approfondissement de certains risques (Inondations, dissolution du gypse et pollution des sols) lors des procédures ultérieures.

Cette note aborde dans une première partie, l'historique du projet défini en 2015 et ses effets sur l'environnement et la santé humaine. Une seconde partie développe l'évolution du projet d'aménagement en 2023, notamment au regard des enjeux environnementaux, avec un focus sur la problématique du franchissement des voies ferrées aux abords du projet et l'actualisation de certaines études.

1. Historique du projet d'aménagement des Bords de Marne

1.1. Situation géographique

La Communauté d'Agglomération de Marne et Gondoire se situe dans la Région Ile-de-France, dans le département de Seine-et-Marne, à environ 25 kilomètres à l'est de Paris. Elle comprend en 2023, un nombre de 20 communes et 108 133 habitants. Créée en 2002, elle représente la troisième agglomération de plus de 50 000 habitants en Seine-et-Marne. Elle est pour une large part située sur le secteur III de la ville nouvelle de Marne-la-Vallée. Son territoire s'inscrit dans la ceinture verte de l'agglomération parisienne. Espace périurbain, elle est délimitée par de grandes entités paysagères (boucles de la Marne à l'est, coteaux et forêt des Vallières au nord, forêt de Ferrières au sud...) et des faisceaux de transport majeurs (ligne A du RER, ligne SNCF Paris-Meaux, lignes TGV, autoroute A4 et A104). Son territoire est très hétérogène ; on compte 34% d'espaces naturels et forestiers, des espaces agricoles encore présents, notamment au nord. De petites communes rurales de moins de 1000 habitants côtoient des communes comprises dans l'OIN et au développement urbain important depuis ces 15 dernières années. Son cœur historique est localisé de part et d'autre de la Marne, il composé des communes de Lagny-sur-Marne, Saint-Thibault-des Vignes, Pomponne et Thorigny-sur-Marne.

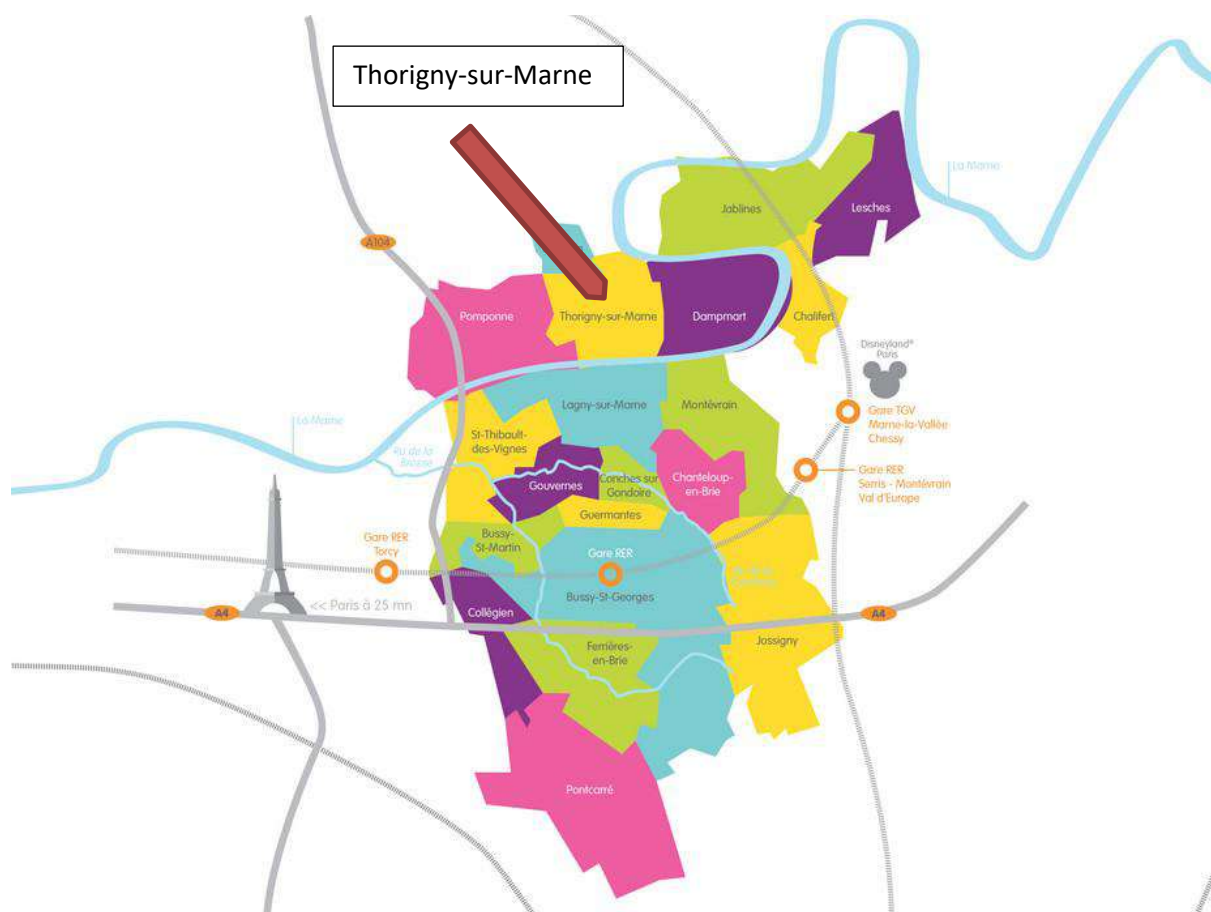


Figure 1. Périmètre et situation de la Communauté d'Agglomération Marne et Gondoire- 2020.

La commune de Thorigny-sur-Marne fait partie des communes qui constituent le cœur d'agglomération. Elle compte 10 427 habitants en 2020 et son territoire occupe une superficie de 517 hectares. Située sur la rive nord de la Marne, près de 60% de sa superficie est urbanisée, les terres agricoles représentent 30% et les 10% restants, sont occupés par des espaces naturels et forestiers.

En terme d'accessibilité, la commune est desservie par la gare de Lagny - Thorigny - Pomponne du réseau transilien Paris-Est. Elle est située sur la ligne Paris-Meaux (Transilien P) via Chelles. Elle est proche du réseau autoroutier francilien et de l'autoroute A4. Elle est reliée au sud du territoire intercommunal par deux ouvrages aériens dont l'un est principalement dédié au réseau routier, le second, est plus favorable aux circulations douces. La voie ferrée constitue cependant une réelle coupure urbaine puisqu'il n'existe qu'un seul ouvrage pour la franchir et celui-ci ne répond pas aux nécessités des différents modes de transports.

En termes de logements, la commune comprend 4792 logements en 2020 avec une augmentation de 630 logements depuis 2014. La majorité du parc de logements a été réalisée entre 1950 et 1990.

1.2.Genèse du projet d'aménagement des bords de Marne

La Communauté d'Agglomération Marne et Gondoire a engagé en 2008 une étude globale à l'échelle des communes du cœur historique de l'agglomération. Cette étude a consisté à réaliser un diagnostic de territoire, à identifier les sites potentiels en mutation et à définir des orientations d'aménagement. Cette réflexion a permis d'aboutir à un plan-guide général. Il s'agissait de travailler sur une vision commune du cœur historique et d'anticiper ses évolutions de façon cohérente et maîtrisée, au regard des documents-cadre existants et à venir.



Figure 2. Périmètre de l'étude « cœur Urbain ». Cabinet Chemetoff. 2011.

Cette étude a ainsi permis de nourrir les réflexions conduites dans le cadre de l'élaboration du SCoT de Marne et Gondoire, approuvé en 2013 et de traduire de façon opérationnelle les intentions de développement inscrites dans le projet de territoire.

A partir de ce travail d'analyse, la Communauté d'Agglomération avait identifié plusieurs périmètres de développement urbain. La cartographie suivante présente les 10 sites d'impulsion à Lagny-sur-Marne, Saint-Thibault-des-Vignes, Pomponne et Thorigny-sur-Marne avec les premières orientations d'aménagement et de constructions.



Figure n°3 : Les 10 sites d'impulsion – Etude Cœur Urbain 2011.

Parmi ces sites d'impulsion, les bords de Marne, à cheval sur les communes de Thorigny-sur-Marne et de Pomponne, constituaient un secteur à enjeux importants.

Compris entre la Marne et la voie SNCF, il s'étend sur un linéaire de plus de 3 kilomètres. Il présente un tissu urbain et des modes d'occupation très hétéroclites. Des maisons de maître en meulière côtoient des hangars industriels. Des espaces naturels et/ou non bâtis composent chaque extrémité. Le centre, autour du pôle gare, présente une densité plus marquée.



Figure n°4 : Les sites d'impulsion –Bords de Marne- Etude Cœur Urbain 2011.

Antérieurement à l'étude du Cœur d'Agglomération, le secteur de la gare à Thorigny-sur-Marne avait déjà fait l'objet de nombreuses réflexions depuis plusieurs années du fait de la désuétude des installations anciennement industrielles à l'est, la dégradation de la qualité de certains bâtiments de logements, la faible dynamique commerciale qui méritait de trouver un nouvel élan.

L'étude sur le Cœur d'Agglomération et l'opportunité foncière offerte par le décret d'application de la loi n°2013-61 du 18 janvier 2013 relative à la mobilisation du foncier public en faveur du logement et au renforcement des obligations de production de logement social ont conforté l'idée de définir un projet de restructuration urbaine. La Communauté d'Agglomération Marne et Gondoire et la commune de Thorigny-sur-Marne ont donc décidé d'engager des études de faisabilité en vue d'une future opération d'aménagement.

Ainsi, par délibération du 15 décembre 2014, et du 20 janvier 2015, les deux collectivités ont délibéré afin d'engager l'opération d'aménagement, acter ses objectifs et définir les modalités de la concertation au regard du périmètre suivant :



Figure n°5 : périmètre projeté du projet d'aménagement du quartier de la Marne 2014

Les objectifs poursuivis par cette opération ont alors été définis comme suit :

- Participer à l'effort régional de production de logements ;
- Assurer un équilibre harmonieux avec les espaces agricoles et naturels de la CAMG
- Concevoir une opération d'aménagement qui prenne en compte les principes de développement durable ;
- Redynamiser et densifier le cœur historique de la CAMG et en particulier le pôle gare Thorigny/Lagny/Pomponne ;
- Prendre en compte les nouveaux usages du quartier ;
- Elaborer un projet d'aménagement de qualité ;
- Offrir des logements sociaux et garantir une mixité sociale ;
- Mettre en valeur les bords de Marne ;
- Redynamiser et densifier le quartier du Pôle gare ;

1.3. Le projet d'aménagement des bords de Marne défini en 2014

Le projet d'aménagement du « Quartier de la Marne » défini en 2014, s'étendait sur 4,4 hectares et était délimité par la voie ferrée au nord, la rue d'Orgemont et la station ferroviaire à l'ouest, le quai de la Marne au sud et les terrains appartenant à la commune au droit du souterrain débouchant rue Poincaré à l'est.



Figure n°6 : emprises du projet des Bords de Marne. CAMG 2015

En adéquation avec l'ensemble des documents d'orientation, il s'agissait de maîtriser l'évolution de ce site dans la perspective du développement d'un quartier mixte, qui bénéficierait d'une offre importante de transports en commun à proximité, tout en faisant émerger une forme urbaine qui marquerait une transition entre la ville existante et l'espace naturel. A travers ce projet, la Communauté d'Agglomération Marne et Gondoire et la commune de Thorigny-sur-Marne entendaient :

➤ **Maîtriser l'évolution d'un site central en friche au cœur de la zone urbanisée de Marne et Gondoire.**

Une grande partie du foncier du périmètre de projet était détenue par RFF et le décret du Préfet de région en date du 29 avril 2014, avait intégré ces parcelles à la liste des terrains mobilisés par l'Etat pour permettre la réalisation de logements et d'équipements publics.

Parallèlement, les entreprises COFUNA et PANIER, dont les activités historiques respectives avaient cessé depuis plusieurs années, avaient émis de souhait de céder leurs emprises. Cet ensemble représentait donc une opportunité foncière favorable à la réalisation de l'opération du Quartier de la Marne.

La localisation stratégique de ce site imposait une intervention publique afin de mieux prendre en compte les besoins de la population et ceux des futurs habitants. Il était donc primordial que les collectivités définissent un projet global d'aménagement s'inscrivant dans le territoire plus vaste du cœur d'agglomération.

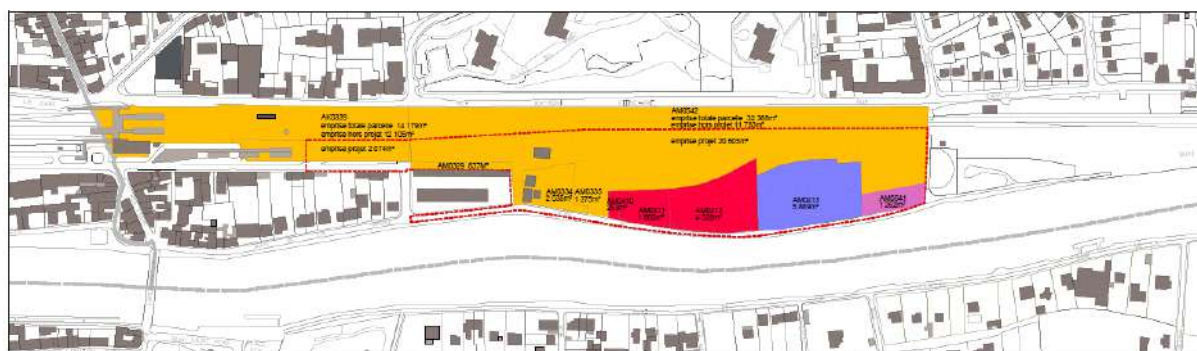


Figure n° 7 : carte des propriétés foncières (source : Atelier A. Chemetoff)

➤ **Contribuer à la production de logements dans un objectif de mixité urbaine**

En cohérence avec le SDRIF, le SCOT et le PLU communal, la démarche de la CAMG s'inscrivait dans la volonté de développer l'offre de logements au sein du cœur urbain d'agglomération, dans le respect de l'environnement, et dans un objectif de mixité urbaine et sociale.

La future opération comportait une densité de construction correspondant au tissu urbain environnant, avec l'adoption de gabarits architecturaux permettant une intégration paysagère harmonieuse. Dans un objectif de mixité sociale, l'opération prévoyait la réalisation de 40% de logements sociaux pour 60% de logements en accession libre.

➤ **Bénéficiaire de l'offre de transports en commun**

Le projet du Quartier de la Marne se situe dans un secteur central et passant du fait du pôle multimodal présent autour de la gare et de sa proximité avec l'offre commerciale présente depuis la rue Foch et qui se prolonge à Lagny-sur Marne une fois le pont Maunoury franchi.

Un des objectifs du projet était de garantir cette accessibilité aux futurs résidents du quartier de la Marne en créant des liaisons qui faciliteraient les déplacements vers le pôle multimodale, les commerces et les équipements.

➤ **Proposer une transition urbaine dans un environnement naturel à valoriser**

En prenant place sur un site industriel en friche, le futur quartier était l'opportunité de créer un trait d'union entre le tissu urbain existant (à l'ouest) et le site naturel en bord de la Marne (à l'est). Pour cela, le projet prévoyait la création d'une part très importante d'espaces verts paysagers, en conservant autant que possible les grands arbres existants, et en proposant des continuités d'espaces verts entre la ville existante et la zone naturelle plus à l'est. Quartier de transition écologique, il était prévu de renforcer et valoriser le caractère ludique des bords de la Marne, et sa valeur d'espace de loisirs de plein air ouvert à tous.

➤ **Un quartier mixte pour participer à la dynamisation commerciale et économique du secteur**

Il était prévu que le nouveau quartier de la Marne accompagnerait son programme de logements de nombreux commerces, afin de compléter l'offre existante sur le secteur. Les habitants, comme les usagers des gares SNCF et de bus, pourraient ainsi accéder à une offre commerciale renforcée.

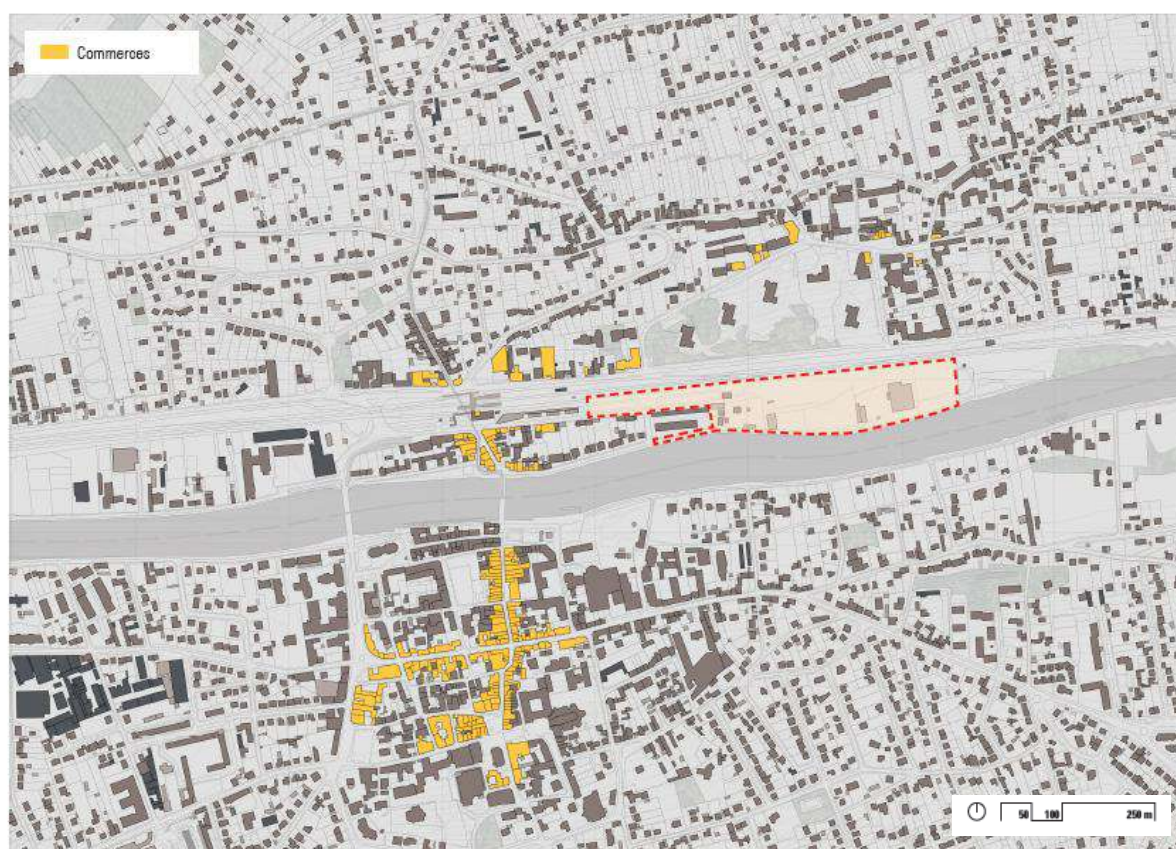


Figure 8 : L'offre commerciale environnante (source :Atelier Alexandre Chemetoff)

1.4 Le programme du projet d'aménagement

Le projet de ZAC du quartier de la Marne avait pour objectif de réaliser le programme suivant :

- 421 logements : 29 500m² SDP dont 30% LLS
- Commerces : 700m² SDP
- Bureaux et activités : 1400m² SDP
- Réhabilitation des bâtiments appartenant à la SNCF
- Deux squares et un parc public
- 788 places de stationnements dont 536 stationnements résidentiels et 252 de stationnements publics au sein d'un parking silo.

Le projet était composé de 7 ilots constructibles. Au total, la surface des ilots constructibles représentait 25 015m². A cela, s'ajoutaient les parcs urbains et les squares créés d'une superficie de 6000m². Les espaces publics et la trame viaire représentaient 13 070m².



Figure n° 9 : Plan des ilots constructibles 2014 – (atelier Chemetoff)

Le stationnement, les commerces et les activités étaient implantés au sein de l'îlot A/B. Les autres ilots étaient dédiés aux logements. Les ilots s'implantaient parallèlement à la Marne et à la voie ferrée à l'exception de l'îlot à l'est du site qui s'implantait perpendiculairement à celles-ci.

- L'îlot A/B : parking silo, activités tertiaires, services et commerces (4275m²SDP)

Cet îlot, à proximité immédiate de la gare était dédié principalement au stationnement avec la création d'un parking silo composé d'un parc relais pour les usagers de la gare d'une capacité de 168 places, une dépose-minute, 84 places pour le stationnement des nouveaux commerces et activités ainsi qu'un complément de stationnement pour les nouveaux résidents du quartier. Il était donc prévu la création de 252 places sur cet îlot.

Ce bâtiment devait également accueillir des surfaces de bureaux et d'activités.

- Les îlots C1 et C2: réhabilitation de bâtiments existants. (1010m² SDP)

Les îlots C1 et C2 s'organisaient autour de la réhabilitation des bâtiments existants (la chaufferie, le réfectoire, l'atelier, le magasin et la maison du 55 quai de Marne). Ces bâtiments devaient être entourés de jardins et le stationnement était prévu en surface.

- L'îlot D : le plus grand îlot constructible à destination de logements (7350m² SDP)

Au sein de l'îlot D, des immeubles s'implantaient le long de la voie ferrée et des maisons en bande le long de la voirie nouvellement créée. Le sous-sol devait accueillir un parking. Il était prévu que le bâti s'implante en retrait des limites de propriété afin de créer un seuil vivant planté sur le pourtour de l'emprise constructible. Le centre de la parcelle devait accueillir des jardins pour les habitants.

- L'îlot E : des plots d'immeubles séparés de jardins (4120m²SDP)

L'îlot E devait accueillir des plots d'immeubles séparés de jardins. Le stationnement résidentiel s'organisait en sous-sol. Le bâti était prévu en retrait de la limite de propriété afin de créer un seuil vivant planté. Des jardins à usages des habitants venaient s'implanter entre chaque plot.

- L'îlot F : les maisons individuelles (3160m² SDP)

L'îlot F était constitué de maisons individuelles ou groupées avec des jardins. Le stationnement était organisé en surface.

- L'îlot G : plots d'immeubles (5070m²SDP)

L'îlot G était constitué de plots d'immeubles situés en limite est et ouest de la parcelle. Cette configuration permettait de réserver une vaste surface d'espace vert créant une ouverture au cœur de la parcelle allant de la voie ferrée à la Marne. Le stationnement résidentiel était prévu en sous-sol.

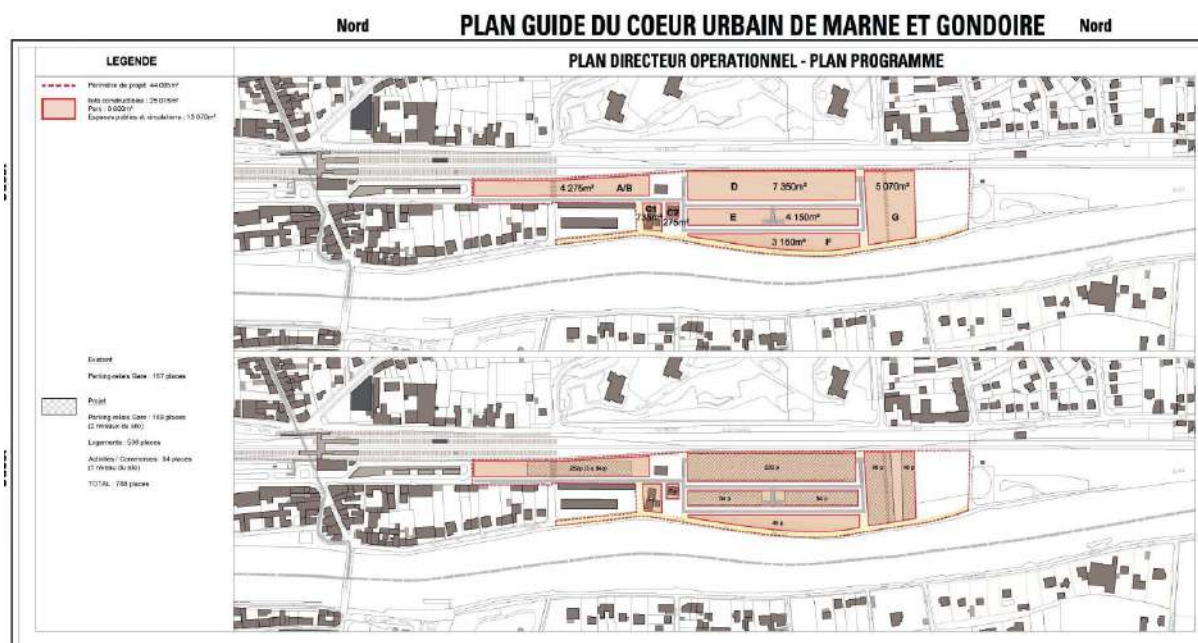


Figure n° 10 : Plan Programme 2014

➤ Le réseau viaire

La desserte du site était prévue principalement par la rue de la gare prolongée (aujourd'hui en impasse). Un bouclage de voirie en sens unique s'organisait à l'intérieur du site pour desservir les ilots. Le quai de la Marne était réservé aux circulations douces avec un accès pour les riverains et les secours.

Le passage souterrain piéton reliant la Grande Prairie à la rue d'Avize devait être rénové et le passage souterrain piéton de la gare devait être conservé.

Les voiries devaient être bordées d'un trottoir de part et d'autre. Une bande entre la voirie et le trottoir d'un côté de la voie accueillait des plantations d'arbres, d'arbustes ainsi que quelques places de stationnement en long.

➤ Les espaces publics

Deux squares s'implantaient dans le maillage d'espace public, l'un d'une surface de 770m² au pied de l'ancien poste d'aiguillage et l'autre d'une superficie de 515m² à côté des bâtiments existants. Ces deux squares, reliés entre eux, créaient un lien entre la rue de la gare prolongée et la Marne.

A la pointe est du périmètre, un parc de 4900m² s'implante dans le prolongement de la Grande Prairie des bords de Marne.

2. Les enjeux environnementaux du projet défini en 2014-2015

2.1. Un projet soumis à évaluation environnementale

Le projet d'aménagement du quartier de la Marne a fait l'objet d'une demande d'examen au cas par cas en date du 31 octobre 2014.

Par décision en date du 29 décembre 2014, le Préfet de Région a soumis le projet d'aménagement à la réalisation d'une évaluation environnementale pour les raisons suivantes :

- Réalisation d'un quartier mixte de 425 logements
- Projet sur un terrain d'assiette de 4,4ha et 34 000m² de SDP
- Localisation du projet à proximité immédiate de la ligne ferroviaire source de nuisances sonores et de potentielles vibrations
- Site ayant accueilli des activités répertoriées dans la base BASIAS : les sols sont potentiellement pollués et une étude de sol est nécessaire afin de garantir la compatibilité du projet avec l'usage futur des sols
- Localisation du projet sur une zone de nappe phréatique sub-affleurante et risque très élevé de remontée de nappe
- Le site est situé dans le PPRI et PPRMT
- La nécessité d'étudier et identifier les différentes mesures constructives pour répondre aux différents risques.

- La nécessité d'étudier l'impact de l'arrivée de 1 000 habitants sur le site et en particulier au regard de l'augmentation du trafic automobile et des nuisances associées (pollution air et bruit)

2.2.L'étude d'impact

2.2.1 Synthèse de l'état initial de l'environnement

Une étude d'impact a été réalisée courant 2015 et le dossier, accompagné des études complémentaires, a été adressé à l'Autorité Environnementale le 4 août 2015. Dans sa première partie, l'étude d'impact présente l'état initial de l'environnement du site élargi. Elle aborde le milieu physique, le milieu naturel, le paysage, le patrimoine, le milieu humain et socio-économique, les transports et déplacements, le cadre de vie et les interrelations entre les différents milieux thématiques de l'environnement.

➤ Analyse du milieu Physique

- Les paramètres climatologiques rencontrés sur la zone d'étude ne constituent pas une contrainte particulière.
- Les caractéristiques topographiques et géologiques rencontrées sur la zone d'étude ne constituent pas une contrainte particulière, étant donné le caractère plat de la zone d'implantation de la future ZAC, en bord de Marne, et l'homogénéité des couches géologiques rencontrées sur la zone, constituées de remblais et d'alluvions
- Les prescriptions réglementaires relatives à la masse d'eau souterraine « Eocène du Valois » s'appliquent au projet. La zone d'étude est concernée par un seul milieu aquifère, celui de la nappe alluviale de la Marne. La nappe au droit du site d'implantation de la future ZAC est sub-affleurante, et la sensibilité du site au risque de remontée d'eau est très forte.
- La zone d'implantation de la future ZAC est localisée en zone d'aléa faible pour le risque sismique.
- La zone d'implantation de la future ZAC est concernée par le PPRi de la Vallée de la Marne d'Isles-les-Villenoy à Saint-Thibault-les-Vignes, approuvé le 27 Novembre 2009.
- La zone d'implantation de la future ZAC est soumise à un aléa faible concernant le risque de retrait-gonflement des argiles (voir carte des aléas pour la zone d'étude ci-après).
- La commune de Thorigny est concernée par l'application d'un PPRMT lié à la présence de cavités souterraines, liées à l'exploitation de calcaire et de gypse. Au droit de la zone d'implantation de la future ZAC, aucun désordre géologique susceptible de contenir des cavités souterraines n'est recensé.

➤ ZNIEFF, Natura 2000, ENS et SRCE

Au vu des habitats et espèces présents dans l'ensemble des espaces remarquables et réglementaires identifiés à proximité du site, il n'y a pas ou quasiment pas de relation entre la zone d'étude et la richesse de ces éléments.

Le SRCE indique la présence d'un corridor alluvial à protéger et restaurer, celui de la Marne. Toutefois, aucun corridor terrestre n'est identifié sur la zone d'étude et au sein du site d'implantation de la future ZAC.

➤ Inventaires de terrain

Les inventaires de terrain ont donné les résultats suivants :

- 8 habitats selon la typologie EUNIS ;
- Une majorité d'habitats soumis liés au bâti ;
- Aucun habitat d'intérêt communautaire ;
- Aucun habitat patrimonial ;
- 49 espèces floristiques identifiées ;
- Aucune espèce floristique protégée ;
- Aucune espèce floristique patrimoniale ;
- Espèces exotiques envahissantes ;
- Aucun mammifère n'est protégé ou à considérer comme remarquable ;
- Aucun amphibien n'a été recensé ;
- Présence du Lézard des murailles protégé à l'échelon national par l'arrêté du 19 novembre 2007 et inscrit à l'annexe 4 de la directive Habitat faune flore.

La totalité du périmètre du site d'implantation de la ZAC et ses abords sont considérés comme à faible enjeu écologique. Seule le Lézard des Murailles constitue une espèce à fort enjeu écologique.

➤ Zones humides

Le site d'implantation de la future ZAC est localisé dans l'enveloppe d'alerte de niveau 3 pour les zones humides, zone pour laquelle les informations existantes laissent présager une forte probabilité de présence d'une zone humide qui reste à vérifier et dont les limites sont à préciser. Pour cela, des prospections de terrain ont été réalisées pour identifier la présence de zones humides ; aucune zone humide n'a été identifiée à l'issue des prospections. Le périmètre rapproché ne possède aucune zone humide. Même si la Marne est proche du périmètre étudié, il n'y a pas de cohérence d'habitat ou d'espèce entre le périmètre étudié et la Marne.

➤ Paysage

Les enjeux en termes de paysage sont moyens ; le site est localisé en bord de Marne, au pied des « coteaux » de Thorigny-sur-Marne. Toutefois, les vues depuis la rivière et les berges de la rivière doivent être préservées. Le SCoT Marne-et-Gondoire identifie les enjeux et précise les objectifs sur notre zone d'étude : réaffirmer la présence de la Marne en rive droite (Dampmart et Thorigny), traiter et s'approprier les berges pour établir un dialogue entre la ville et l'eau, valoriser les fronts bâtis de bord de Marne et conserver les structures paysagères remarquables (ripisylves, alignements...).

➤ Patrimoine

Les enjeux en termes de patrimoine historique et archéologique sont faibles ; seul un périmètre de protection de monument historique inscrit, l'Abbaye de Chaalis, intercepte le futur site d'implantation de la ZAC du quartier de la Marne. Notons également la présence du SPR de Lagny-sur-Marne localisée au sud du site d'implantation de la ZAC du quartier de la Marne, en rive gauche de la Marne.

➤ **Risque technologique**

Aucune ICPE n'est recensée sur le site d'implantation et à proximité immédiate de la future ZAC. Aucune « ICPE SEVESO » n'est recensé sur le site d'implantation et à proximité immédiate de la future ZAC. Aucun PPRT ne s'applique au droit du site d'implantation de la future ZAC.

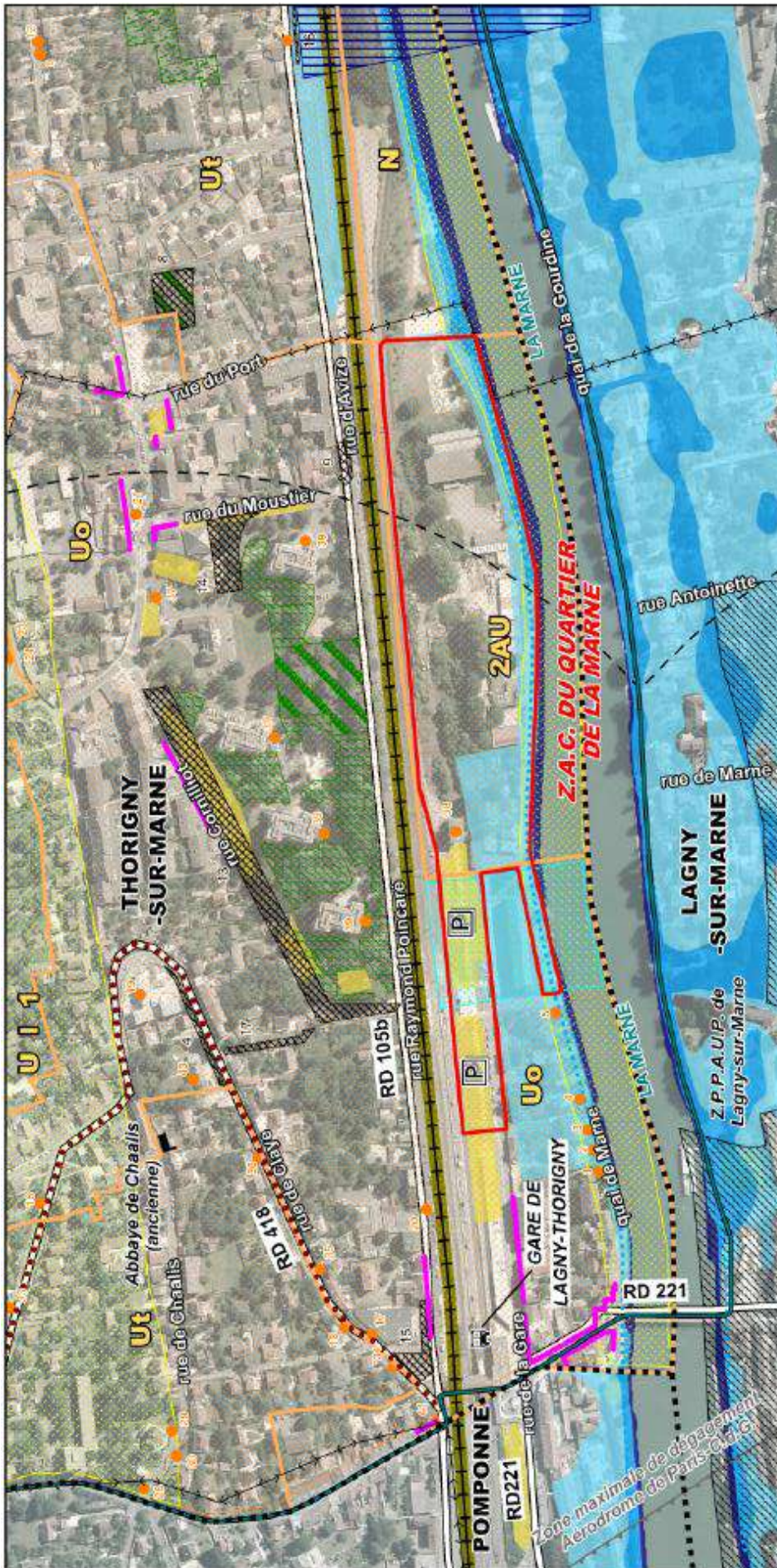
Le site d'implantation de la future ZAC est directement concerné par les risques suivants :

- Le risque lié à l'activité de la voie ferrée Paris-Est/Meaux,
- Le risque lié au transport de matières dangereuses via la Marne,
- Le risque lié au transport de matières dangereuses via la RD105,
- Le risque lié à l'activité et la proximité de l'aéroport Roissy-Charles-de-Gaulle.

Aucune canalisation de transports de matières dangereuses n'est recensée au droit du site d'implantation de la future ZAC.

La cartographie ci-après représente une synthèse des différents enjeux issus de l'Etat Initial de l'environnement réalisé en 2014.

L'étude d'impact a permis de mettre en avant les effet temporaires et permanents du projet ainsi que les mesures d'évitement et/ou de réduction envisagées.



SYNTHÈSE DES ENJEUX

Z.A.C. du quartier de la Marne à Thorigny-sur-Marne

Servitudes

- Servitude d'alignement
- Servitude de passage et de marchepied
- Servitude de conservation du domaine public fluvial
- Servitude relative aux chemins de fer
- Servitude attachée aux réseaux de télécommunications
- Servitude aéronautique de déagencement
- Servitude attachée à la production des eaux potables et minérales

Patrimoine et toitures

- ▬ Hauteur de hauteur "GR 14"
- ▬ Monument historique inscrit
- ▬ Monument historique
- ▬ Périmètre de protection de monument historique
- ▬ Z.P.P.A.U.I.P. (zone de protection du patrimoine architectural, urbain et paysager)

Plan de prévention des risques

- Aléa très fort (résolution supérieure à 2 m)
- Aléa fort (résolution entre 1 et 2 m)
- Aléa faible à moyen (résolution inférieure à 1 m)

Plan de prévention des risques de mouvement de terrain

- Aléa modéré (résolution de 300m)
- Aléa faible (résolution de 300m)

Urbanisme

- Nom de zone
- Limite de zone
- Emplacements réservés (article L.152-1.6.4 du Code de l'urbanisme)
- Changement de destination des rez-de-chaussée commerciaux réglementés (article L.152-1.6.7 du Code de l'urbanisme)
- Emplacements réservés pour des locaux d'habitat (article L.152-1.6.1 du Code de l'urbanisme)
- EBC - Espaces boisés classés (article L.152-1.6.7 du Code de l'urbanisme)
- Secteur pays (article L.152-1.6.7 du Code de l'urbanisme)
- Secteur jardin (article L.152-1.6.7 du Code de l'urbanisme)
- Parcelles habi à préserver (article L.152-1.6.7 du Code de l'urbanisme)
- Périmètre d'alignement d'un projet d'aménagement (article L.152-1.6.7 du Code de l'urbanisme)

POMPONNE

- Limite de commune
- ▬ Parking - rebus
- ▬ Gare de Lagny - Thorigny
- ▬ Voie ferrée
- ▬ Route départementale
- ▬ Parking

Échelle : 1:2000

© IGN, © C.A. Marne et Gondoire, © D.G.T. 77, © O.R.T.E.E., © I.S.A.N., © A.Ortho

2.2.2 Analyse des effets du projet d'aménagement

➤ Analyse des effets temporaires

Thématique	Sous-thématique	Effets
Organisation des travaux et planning prévisionnel		<p>Risque pour la sécurité des personnes et des biens. Gêne pour les occupants du domaine public. Perturbation de la circulation aux abords du chantier due à l'interaction entre engins de chantier, circulation générale motorisée et éventuel cheminement piéton et pourra générer de situations à risque pour la sécurité. Les voiries servant d'accès au chantier pourront être rendues glissantes en raison des dépôts de matériaux, Chutes d'objets divers issus du chantier... <u>Effet positif</u> Emploi d'une nombreuse main d'œuvre qualifiée pour l'aménagement de la ZAC</p>
Milieu physique	Climat	L'émission de gaz à effet de serre (gaz d'échappement) par les engins de travaux et matériels à moteur thermique utilisés au cours des travaux.
	Topographie	Pas d'impact significatif sur le relief du site au cours des travaux.
	Géologie, sol et sous-sol	<p>Le volume de terre à excaver est estimé à 41 425 m³. L'impact sur la géologie est très limité ; la zone est remblayée sur plusieurs mètres, et l'impact sur les terres dû à l'excavation nécessaire pour les parkings souterrains est considéré comme faible. L'excavation de terres polluées et l'envoi dans un centre de traitement spécifique aura un impact positif.</p>
	Eaux superficielles et souterraines	<p>La production de matières en suspension (MES) liée à l'érosion et aux opérations de terrassement ; L'utilisation de produits bitumeux entrant dans la composition des matériaux de chaussées ; Le rejet accidentel d'huile et/ou d'hydrocarbures issus des engins de chantier.</p>
Milieu naturel	Risques naturels	<p>Le projet n'est pas de nature à modifier les conditions d'inondabilité en bord de Marne. Le risque d'inondation par ruissellement pluvial suite à une imperméabilisation, conjugué à un événement pluvieux de forte intensité est toutefois possible. Aucun risque de mouvement de terrain n'est identifié sur le site.</p>
	Milieus remarquables et inventaires	Le projet n'aura aucun impact sur les zonages spécifiques de protection et d'inventaire du milieu naturel.
	Habitats, faune et flore	Le bruit, la circulation d'engins motorisés ou encore la poussière.
Milieu naturel	Paysage et patrimoine	<p>Aucun patrimoine archéologique n'est identifié au droit du site d'implantation de la future ZAC, Les vues ainsi que les perceptions paysagères seront temporairement modifiées et perturbées par les engins de chantiers, les bâtiments en construction, les grues...</p>

Milieu humain et socio-économique	<p>Certaines habitations situées à proximité direct du chantier seront temporairement perturbées (nuisances sonores, poussière de chantiers gênant les clients et modifiant les conditions de travail). De plus, il se peut que pour certaine, l'accessibilité soit temporairement perturbée sur le secteur de la gare, en particulier sur la rue de la Gare et le quai de la Marne.</p> <p><u>Impact positif</u> : La phase de travaux de l'aménagement du projet de la ZAC du quartier de la Marne va occasionner l'emploi d'une main d'œuvre qualifiée, qui pourra nécessiter la création de nouveaux emplois.</p>
Risques industriels et technologique	Etant donné l'absence de risques industriels au droit du site de la ZAC du quartier de la Marne, ainsi que sur la zone d'étude rapprochée, il n'y aura aucun impact sur ces risques au cours de la phase chantier.
Réseaux	Le projet de la ZAC prévoit de se raccorder aux différents réseaux présents à proximité de la zone, en particulier ceux déjà déployés dans la rue de la Gare, la rue d'Orgemont et sur le quai de la Marne.
Déplacements et infrastructures de transport	Au cours des travaux, les allers et venues des engins de chantier pourront momentanément occasionner des perturbations, en particulier les camions de gravats et de terres polluées à envoyer en centre de traitement.
Santé publique	Pendant la durée des travaux, le fonctionnement des engins sera à l'origine d'émissions sonores supérieures à celles connues actuellement. En effet, les nuisances sonores émises par la circulation des chantiers et des différentes opérations de travaux effectuées sur le site pourront être gênantes sur les riverains. La circulation de poids lourds et la réalisation de certains travaux occasionneront des vibrations gênantes pour les usagers du périmètre immédiat et du périmètre rapproché de la ZAC. Néanmoins, les vibrations ressenties seront limitées dans le temps et sans effet sur les constructions voisines

➤ **Analyse des effets permanents**

Thématique	Sous-thématique	Effets
Milieu physique	Climat	A termes, le projet n'est pas de nature à modifier les conditions météorologiques localement et à plus grande échelle.
	Topographie	Le projet respectera les niveaux actuels. Il n'y aura aucun impact sur le relief, et les mouvements de terre réalisés dans le cadre du projet ne seront pas de nature à modifier la topographie du site.
	Géologie, sol et sous-sol	Le projet du Quartier de la Marne n'est pas de nature à modifier la géologie du secteur d'étude.
	Eaux superficielles et souterraines	<p>Le projet prévoit la création de nouvelles surfaces imperméabilisées de types :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Bâtiments ; - Espaces publics ; - Voiries de desserte. <p>Le ruissellement des eaux pluviales sur le site sera modifié, nécessitant des mesures pour collecter, stocker puis restituer ces eaux dans le réseau, conformément au règlement d'assainissement communal.</p>
	Risques naturels	Le projet peut avoir des effets sur les PHEC et la réglementation du PPRi. Ainsi, les surfaces inondables peuvent être modifiées par la réalisation de remblais.

	<p>Milieux remarquables et inventaires</p>	<p>Bien que les ZNIEFF les plus proches soient localisées à moins de 2 km du site d'implantation de la future ZAC, l'étude écologique conclut à l'absence d'échanges entre ces espaces. Par conséquent, le projet ne portera pas atteinte à l'intégrité des espèces identifiées dans les ZNIEFF.</p> <p>Etant donné l'absence d'interférences avec des zones naturels protégées et inventoriées, ainsi que l'absence avérée d'échanges écologiques et biologiques entre le secteur d'étude du Quartier de la Marne et les zones inventoriées les plus proches, aucune mesure particulière n'est préconisée.</p> <p>Bien que le site Natura 2000 le plus proche soit localisé à moins de 2 km du site d'implantation de la future ZAC, l'étude écologique conclut à l'absence d'échanges entre ces espaces. Par conséquent, le projet ne portera pas atteinte à l'intégrité des espèces des sites et du réseau NATURA 2000 situé à proximité du futur quartier de la Marne.</p>
<p>Milieu naturel</p>	<p>Habitats, faune et flore</p>	<p><i>Impacts directs du projet</i></p> <p><u>La destruction d'habitats</u> Suite aux inventaires menés dans l'état initial, les enjeux écologiques sont principalement faibles à l'exception du Lézard des murailles. Ce dernier représentant un enjeu de par son inscription à l'annexe 4 de la directive habitat faune flore verra une partie de son domaine vital détruite.</p> <p><u>L'effet de coupure</u> Le positionnement géographique de celle-ci ne lui procure pas une fonctionnalité fondamentale dans les échanges intra et interspécifiques.</p> <p><u>L'effet de substitution</u> La mise en place d'habitats artificiels pourrait constituer un impact significatif si le choix et l'adjonction de ces habitats ne respectaient pas les aspects fondamentaux des mœurs de la faune.</p> <p><i>Impacts indirects du projet</i></p> <p>La mortalité engendrée par la destruction constituera quantitativement un impact faible sur la faune et la flore.</p> <p><u>La modification des paramètres abiotiques</u> Sur la zone d'étude et compte-tenu du projet entraînant une modification complète, cet impact sera fort. Il ne le sera pas sur une modification du climat mais beaucoup plus sur la texture du sol. Ceci concerne toute la zone d'étude. Cet impact se caractérisera par une disparition de la surface en terre au profit de d'un sol bétonné en grande partie.</p> <p><u>L'effet de pollution aquatique</u> Même si la Marne est proche du périmètre étudié et qu'il n'y a pas de cohérence d'habitat ou d'espèce entre le périmètre étudié et cette rivière, l'effet de pollution devra être évité.</p> <p><u>L'effet de pollution aérienne</u> Les effets visibles de cet impact sont très rares à court terme.</p> <p><u>L'effet de perturbation</u> Cet impact concerne tout le périmètre d'exploitation actuel.</p> <p><u>L'effet de fréquentation</u> La zone d'étude actuellement exploitée en site de stockage changera totalement de vocation (passant d'une zone non habitée vers une zone habitée).</p>

Paysage, patrimoine, et loisirs		<p>Le projet du quartier de la Marne aura un effet positif sur le paysage de bord de Marne. En effet, actuellement le site est occupé par des bâtiments industriels laissés à l'abandon ainsi que des installations de chantier. Depuis la Marne et le quai de la Gourdine sur la commune de Lagny-sur-Marne, les vues ne sont pas mises en valeur.</p> <p>Grâce au projet de la ZAC, les berges de Marne seront préservées et valorisées et, en supprimant l'accès aux véhicules et en aménageant des cheminements doux (piétons et cycles).</p>
Milieu humain et socioéconomique		<ul style="list-style-type: none"> - Création de 420 logements, comprenant 60 % en accession libre et 40% de logements sociaux ; - 1000 habitants supplémentaires. <p>Le projet permet la création de logements sociaux sur la commune, à destination des familles qui occuperont des T2 et T3. Des logements seront également réservés à l'accession libre, permettant ainsi une mixité sociale.</p>
Aménagement du territoire	Réseaux d'assainissement	<p>Le projet aura un impact sur les réseaux d'eau pluviale avec une imperméabilisation prévue du site. Des mesures sont nécessaires pour récolter, stocker puis restituer les eaux de ruissellement.</p> <p>Au total, le calcul des volumes de stockage table sur un volume de 1148 m³ d'eaux pluviales.</p>
	Déchets	<p>Dans le cadre de la création de la ZAC et de l'apport d'une nouvelle population estimée à plus de 1000 habitants supplémentaires sur le site, des déchets supplémentaires, principalement ménagers, seront produits, et devront être collectés puis traités.</p>
Foncier		<p>Mobilisation d'unités foncière disponibles, ne concernant aucun logement ;</p> <p>Acquisition prévue et valorisation de parcelles d'activité économique non-occupées ou sous-occupées ;</p> <p>Acquisition prévue et valorisation de parcelles détenues par SNCF Réseau ;</p> <p>Nouveau découpage foncier et création de nouveaux espaces publics ;</p> <p>Parcelles concernées sont peu construites et nécessitant peu de démolitions de bâtiments.</p>
Organisation des déplacements et infrastructures de transport		<p>Le projet engendre :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Environ 400 véhicules aux heures de pointes du matin et du soir, - Un accroissement très important du trafic rue de la gare avec un trafic amené à tripler, - Une distribution du trafic qui s'effectue principalement par la rue de la gare, nécessitant un ajustement des carrefours avec la RD221 et avec celui du pont en « X » afin d'assurer de bonnes conditions de circulation. <p><u>Impact circulatoire sur le Pont en X :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Le projet générera une augmentation de trafic significative sur le Pont en X. Cette augmentation de trafic sur le pont aura comme conséquence : <ul style="list-style-type: none"> ➤ D'occasionner en heure de pointe du matin des remontées de files sur la RD221 avec une réserve de capacité négative ; ➤ D'aggraver en heure de pointe du soir les remontées de files sur la RD418 Sud-Ouest avec une réserve de capacité négative.

Risques industriels et technologiques		<ul style="list-style-type: none"> - Aucun établissement SEVESO n'est recensé sur la zone d'étude ainsi qu'aucun PPRT ; - Les deux anciens sites industriels recensés sur la zone concernent les entreprises COFUNA et PANIER, et dont l'activité est arrêtée. A termes, les bâtiments accueillants ces deux anciennes activités, seront détruits.
Sites et sols pollués		<ul style="list-style-type: none"> - L'analyse des sols au droit du site d'implantation de la future ZAC a révélé des traces de polluants de types hydrocarbures volatils, HAP, COHV et éléments traces métalliques) ; - Ces terres présentent sous un recouvrement (enrobé, dalle) sur les zones non construites ne présentent pas de risques sanitaires dans le cadre de l'usage industriel actuel.
Cadre de vie	Ambiance sonore	<p>Augmentation du trafic (3400 véhicules/jour) et des nuisances</p> <ul style="list-style-type: none"> - Sonores sur la rue de la Gare principalement. Toutefois, ces nuisances sonores (inférieures à 65 dB) restent inférieures au bruit généré par l'infrastructure ferroviaire existante - L'ambiance acoustique sera améliorée dans la ZAC côté Marne, grâce à la suppression de l'accès en voiture sur les bords de Marne.
	Qualité de l'air	Le projet n'est pas de nature à occasionner une pollution de l'air.
Santé publique		Compte tenu des mesures mises en place sur le bruit ; l'air et la pollution des sols, aucun impact résiduel sur la santé n'est constaté.

2.3. Etude acoustique

Une étude acoustique a été réalisée afin d'évaluer les bruits prévisionnels sur les nouveaux bâtiments construits dans le cadre du projet d'aménagement. Le site a été modélisé avec les futurs bâtiments et les niveaux sonores en façade ont été calculés. A partir de ce travail, une estimation de l'isolation acoustique à mettre en œuvre pour respecter les niveaux de bruit à l'intérieur des bâtiments a été réalisée.

Dans un second temps, l'isolement minimal à mettre en œuvre en tenant compte du classement sonores des infrastructures bruyantes a été défini.

Enfin, les résultats des isolations de façades obtenus par les deux méthodes ont été compilés afin de préconiser la valeur retenue par façade.

La campagne de mesures acoustiques s'est déroulée en mars 2015. Les résultats des mesures ont montré que côté voie ferrée, l'ambiance sonore est non modérée de jour. L'ambiance devient aussi non modérée de nuit si l'on se trouve proche des emprises SNCF. Côté quai de la Marne, l'ambiance sonore est modérée de jour comme nuit.

De manière générale, le site est en zone d'ambiance modérée. Seule une frange de 10 mètres située à proximité des voies SNCF est en zone d'ambiance sonore non modérée avec des niveaux de bruits supérieurs à 65db sur la période diurne et également supérieure à 60db sur la période nocturne.

2.4. Etude de circulation

Une étude de circulation a été réalisée afin d'élargir le périmètre d'étude au secteur du pont en X. En effet, ce secteur subit des congestions récurrentes aux heures de pointe du matin et du soir en raison de la convergence des flux au droit de ce pont pour franchir la voie ferrée.

L'étude a permis de quantifier la contribution de trafic générée par le projet d'aménagement, d'évaluer la surcharge de trafic attendue sur le pont en X et d'apporter des solutions d'amélioration des conditions de circulation au sein du projet.

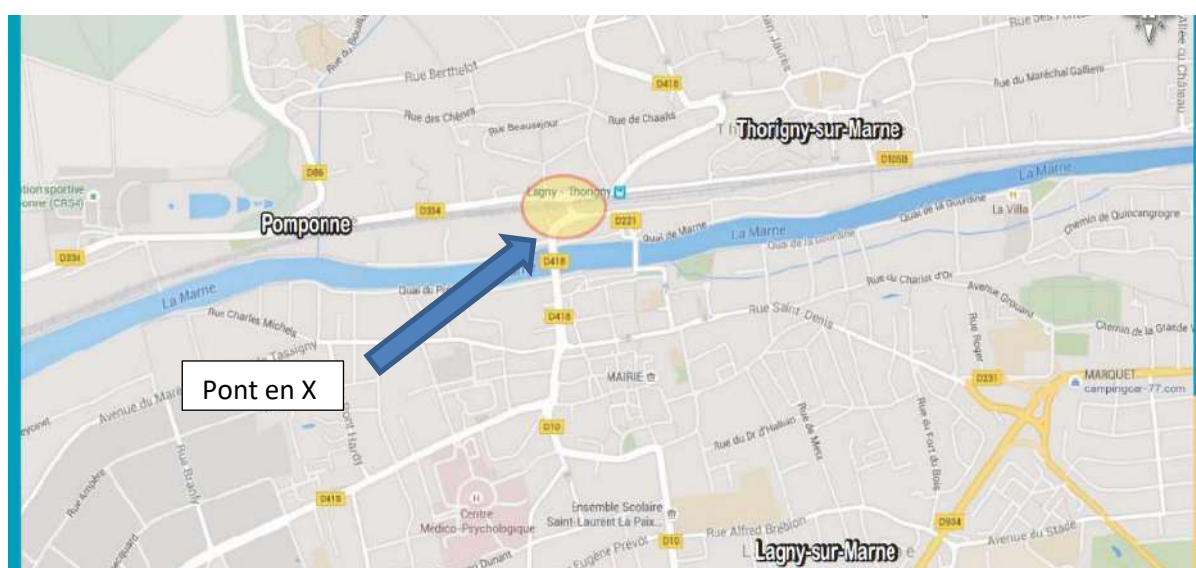


Figure n° 11 : Plan de situation plan en X - étude circulation Zac Bords de Marne – IRIS conseil 2015

Ainsi :

- Les conditions de circulations au moment de l'étude étaient globalement acceptables sur le pont en X. La branche RD417 sud-ouest présentait toutefois des remontées de files qui pouvaient augmenter en heure de pointe du soir.
- Le projet était susceptible de générer une augmentation de trafic significative sur le pont en X en heure de pointe du matin et du soir.

Deux solutions d'amélioration avaient été définies :

- La première consistait à optimiser le fonctionnement du carrefour à feux.
- La seconde consistait à créer une seconde voie d'entrée sur la branche RD418 sud-ouest.

2.5. Etude faune-flore

Une expertise écologique de terrain a été menée entre les mois de janvier et d'avril 2015. Au vu des prospections de terrain réalisées, les enjeux écologiques ont été localisés exclusivement sur la Marne. Ce court d'eau est en effet un vecteur important des connexions existantes sur les pourtours du

périmètre d'étude. Toutefois et même si la Marne est proche du périmètre étudié, il n'a pas été relevé de cohérence d'habitat ou d'espèce entre le périmètre étudié et cette rivière.

Sur le périmètre rapproché, il n'a été constaté aucun enjeu en termes d'hivernage ou d'halte migratoire. En phase de reproduction les cortèges floristiques sont pauvres et ne présentent pas d'enjeu écologique.

Parmi la faune vertébrée, il n'a été recensé aucun chiroptère en hibernation. Les oiseaux sont tous communs à très communs et ne présentent pas d'enjeux particuliers. Parmi les reptiles, le lézard des murailles présente la seule espèce remarquable de toute cette campagne d'inventaire.

Aucune zone humide n'avait été détectée lors de cette campagne d'inventaire.

2.6. Etude sur le potentiel des énergies renouvelables

L'étude a permis d'analyser les potentialités de développement des énergies renouvelables dans le cadre du projet d'aménagement. Elle peut ainsi servir de point d'appui au maître d'ouvrage pour décider si et en quelles proportions le développement de l'utilisation des énergies renouvelables doit s'effectuer sur la ZAC.

L'analyse des potentialités du site, des besoins de la future ZAC et des possibilités locales d'approvisionnement en énergies ont fait ressortir les points suivants :

- Les possibilités de développement des énergies renouvelables sur la zone sont conséquentes et sont renforcées par le contexte régional.
- Les filières solaires thermiques et photovoltaïques, ainsi que la filière bois énergie et géothermique, offrent les opportunités les plus importantes.
- L'utilisation d'énergies renouvelable aura un impact positif significatif sur la baisse de la consommation d'énergie primaire et le rejet de gaz à effet de serre liés au fonctionnement de la ZAC.
- L'intérêt économique des filières renouvelables semble certain mais restait à affiner.

2.7. Etude géotechnique et pollution

Dans le cadre d'une cession future à un opérateur pour un projet de construction de logements, Réseau Ferré de France a mandaté la société ICO Environnement pour la réalisation d'une étude historique et documentaire du site ferroviaire de la rue d'Orgemont et du quai de la Marne à Thorigny sur Marne (77).

La visite du site et l'étude historique ont permis de mettre en évidence 6 sources potentielles de pollution, liées à la présence de la sous-station, de l'atelier avec un ancien bâtiment présent en 1967 au droit de l'ancienne brigade, une ancienne cave à charbon avec chaudière dans la maison, le dépôt de déchets et de matériaux divers sur le sol.

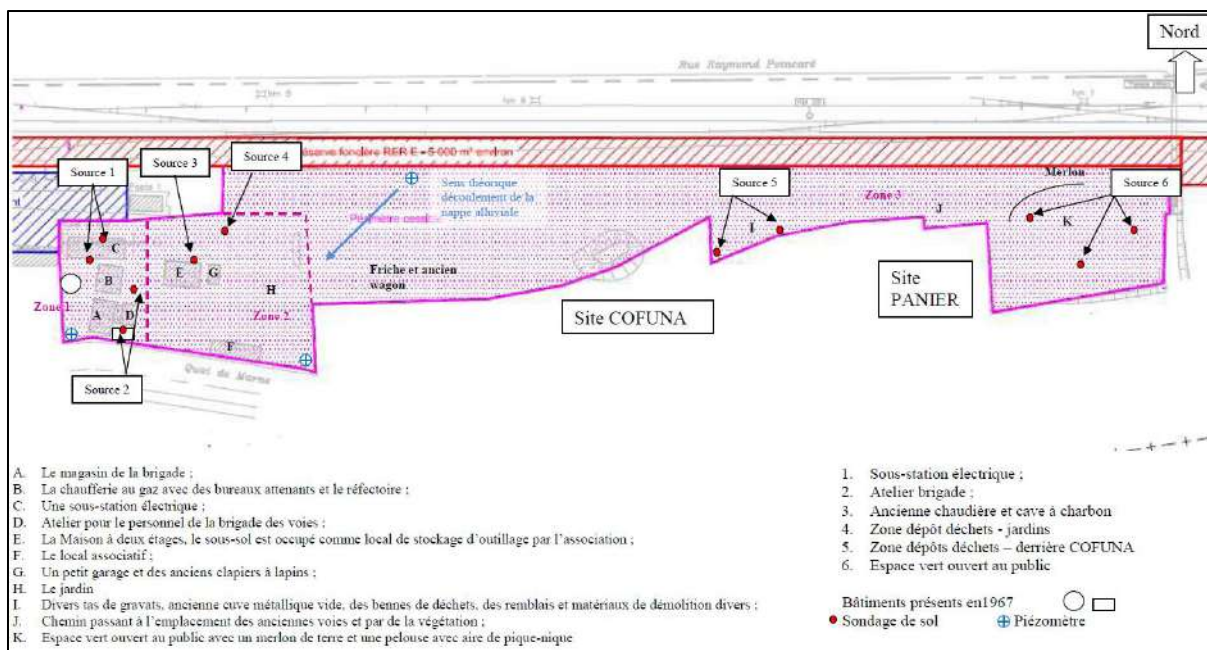


Figure n°12 : Extrait étude pollution ICO Environnement

En ce qui concerne l'existence des anciens sites industriels mentionnés dans la base de données BASIAS, l'étude d'impact (p.109) précise que 2 sites sont évoqués, dont un n'est pas dans le périmètre de l'opération (Ets JOUSSAIN) :

- Sur le site : IDF7707474 : COFUNA – fabrication d'engrais, 5-7 Quai de la Marne,
- A proximité immédiate : Le site IDF7707875 : Entreprise JOUSSAIN – Fabrication de chaudières, 17 rue d'Orgemont.

Un diagnostic complet de la qualité des sols a été réalisé en parallèle de l'étude d'impact dont les conclusions sont reprises dans l'Etude d'Impact dans sa version finalisée. Cette étude a été menée par le bureau ANTEA.

Antea Group a préconisé la réalisation de 9 sondages sur l'emprise totale du site au droit des sources de pollution potentielles.

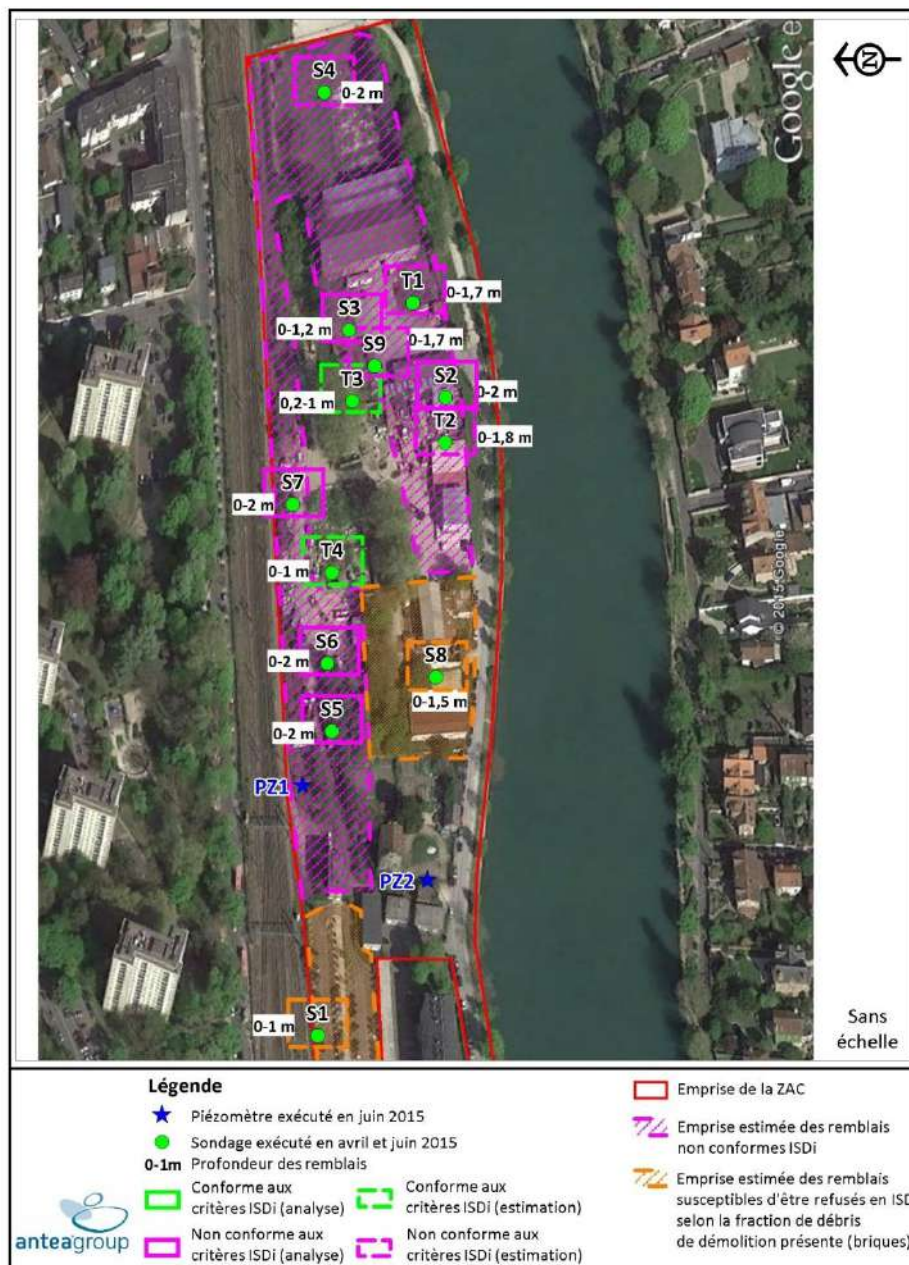
Sur la base des sources de pollution potentielles considérées, les composés potentiellement présents dans les sols sont principalement représentés par les métaux et les hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP).

Cependant, compte tenu de l'ancienneté du site, du fait que des dépôts divers et éparses ont existé et du caractère sensible de l'aménagement futur (aménagement résidentiel), des packs analytiques prenant en compte un plus grand nombre de substances ont été réalisés.

Ces packs ont permis l'analyse des composés suivants : éléments traces métalliques, HAP, hydrocarbures totaux C10-C40, composés aromatiques volatils (CAV), composés organo-halogénés volatils (COHV).

De plus, afin que les aménageurs puissent disposer d'informations sur les filières d'élimination de terres excavées qui ne pourraient pas être stockées sur site, 2 tests d'acceptabilité en Installation de Stockage de Déchets Inertes ont été réalisés.

Les terrains rencontrés correspondent à des terrains limoneux plus ou moins sableux qui reposent sur un niveau argileux présent à partir de 1,5 à 1,8 m de profondeur. Sur 5 sondages (S2, S3, S9, T1 et T2) sur les 7 exécutés, des sables et graviers noirs de type mâchefer existent de la surface jusqu'à une profondeur de 1,2 m à 1,8 m.



Les impacts mis en évidence (hydrocarbures volatils, HAP, COHV, éléments traces métalliques) sont principalement mesurés dans les échantillons prélevés dans les terrains de sables et graviers noirs présents au droit des sondages S2, S3, S9, T1 et T2 localisés sur l'emprise du terrain de l'entreprise PANIER et sur le sud-est de la parcelle de l'entreprise COFUNA.

Ces terres présentes sous un recouvrement (enrobé, dalle) sur les zones non construites ne présentent pas de risques sanitaires dans le cadre de l'usage industriel.

Dans le cadre de l'aménagement futur, l'étude conclut qu'il conviendra d'éviter de déposer ces terres sous les dalles des futurs bâtiments ou sous l'emprise de jardins individuels afin d'éviter une exposition des usagers futurs par inhalation.

D'autre part, dans le cas où ces terres doivent être excavées et évacuées hors site, elles devront, sur la base des deux tests d'acceptabilité en ISDI réalisés, être acheminées dans une installation de stockage de déchet non dangereux.

3. Avis de l'autorité environnementale et adaptation du projet.

3.1. Avis de l'autorité environnementale

Suite à l'examen du dossier d'évaluation environnementale, l'Autorité Environnementale a transmis son avis à la Communauté d'Agglomération le 8 octobre 2015. Celui-ci indiquait :

« L'étude d'impact aborde l'ensemble des thématiques environnementales et donne une vision des principaux effets générés par le projet. Les principaux enjeux environnementaux concernent la pollution des sols, les risques naturels, les déplacements, et nuisances associées, l'eau, le paysage et la biodiversité.

L'autorité environnementale recommande que, lors des procédures ultérieures, l'étude soit approfondie notamment sur les points suivants :

- *Préciser la prise en compte du risque d'inondation et le respect du plan de prévention du risque inondation de la Marne.*
- *Apporter des justifications concernant la prise en compte du risque de mouvement de terrain lié à la dissolution du gypse.*
- *Etayer l'analyse de l'impact sanitaire potentiel du projet lié aux pollutions des sols dues aux activités industrielles passées et justifier la compatibilité de l'état des milieux avec l'usage projeté (habitations avec jardins) et l'absence de risque pour les futurs usagers du site. »*

3.2 Evolution du projet dans le cadre des études pré-opérationnelles

Suite aux conclusions de la première étude géotechnique et pollution du site et aux observations de l'Autorité Environnementale, une seconde étude commandée par l'EPFIF (qui devait assurer le portage foncier), et réalisée par SITA REMEDIATION, a confirmé et précisé la première étude. Cette mission d'expertise et d'assistance technique avait pour objectif de définir une méthodologie et une estimation des coûts concernant la gestion des futures terres excavées.

Ces études complémentaires ont mis en évidence :

- La quasi omniprésence de remblais d'épaisseur moyenne 1,7m, impactés de façon diffuse et régulière par des métaux bruts et des HAP et HCT, et par des dépassements fréquents sur lixiviats des seuils d'acceptation des terres en ISDI et notamment pour les sulfates, la fraction soluble et le fluorure.

- L'existence d'un spot principal de HAP identifié à l'Est du site (parcelle PANIER), devant et sous le hangar, mis en évidence à la fois par les sondages S3 et T1 d'ANTEA Group, et les sondages SR13, SR15, SR25, SR26, et SR27 de SITA Remédiation et pouvant atteindre 1,5m d'épaisseur.
- L'existence de plus petits spots localisés en HAP et ou HCT au droit des sondages S2, SR8, SR10, SR20 et SR2.

A partir de la quantification des surcoûts entraînés par la nature des sols, il a été demandé à l'Atelier CHEMETOFF de proposer une évolution du projet visant à minimiser les travaux de terrassement en ne prévoyant pas de parkings automobiles souterrains, ce qui a engendré une diminution du programme des constructions aux alentours de 320 logements.

Le scénario a alors évolué vers le plan directeur suivant.



Figure n°13 : Plan masse projet ZAC des Bords de Marne – Atelier Chemetoff- décembre 2015.

Cependant, différents désaccords sont alors apparus concernant la poursuite de cette opération. Les études ont donc été arrêtées en 2016. Le projet d'aménagement n'a pu aboutir à la création de la ZAC telle qu'elle avait été envisagée.

4. Reprise de la démarche-projet des Bords de Marne

La pression foncière subie par les collectivités dans le secteur des bords de Marne, les problématiques de circulation liées au pont en X et les interrogations relatives à son état structurel ont conduit la commune de Pomponne et la Communauté d'Agglomération Marne et Gondoire à poursuivre leur réflexion sur ce secteur. En effet, la maîtrise foncière par l'EPFIF, situés sur les quais de Marne à Pomponne et la fermeture de la concession Peugeot à proximité du pont en X ont conduit la Communauté d'Agglomération Marne et Gondoire en accord avec les communes, à définir un périmètre d'intérêt communautaire en octobre 2018. Ce périmètre englobait l'ensemble des îlots dont la mutation était identifiée, notamment autour du pont en X.

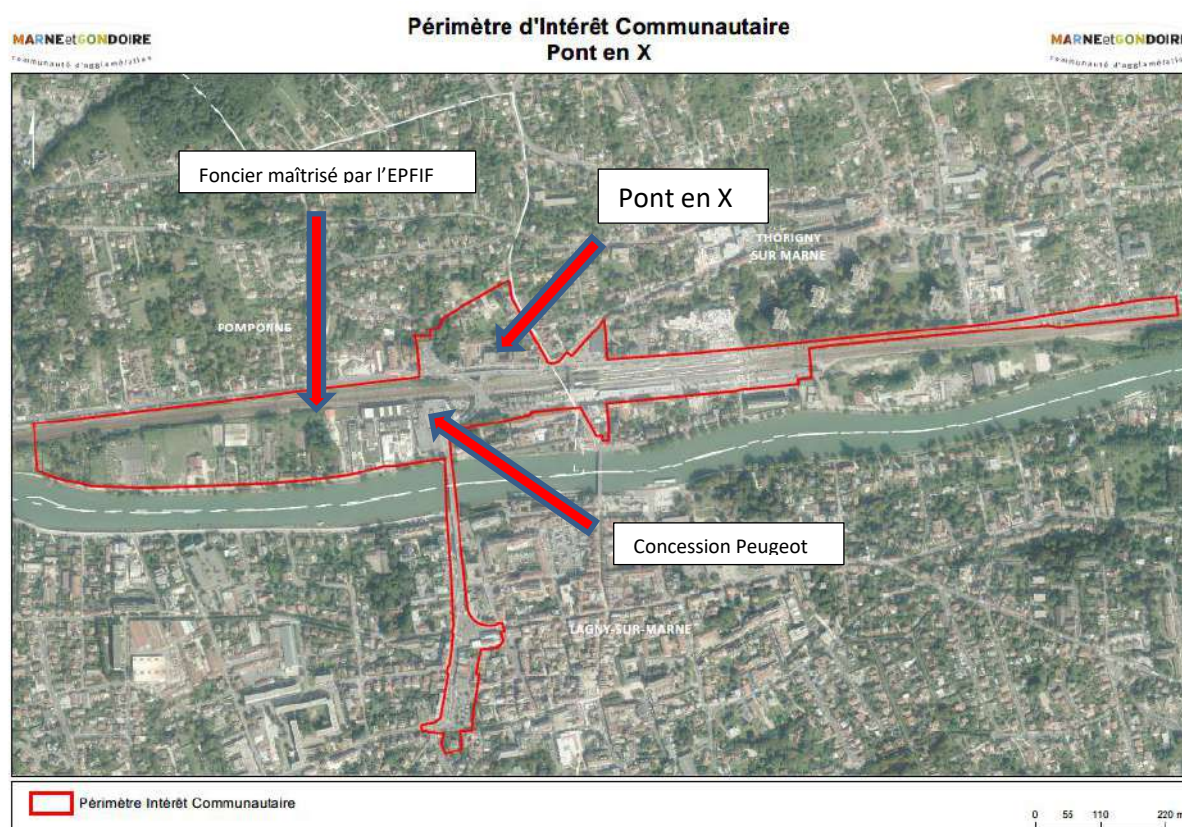


Figure n°14: Périmètre intérêt communautaire – CAMG-2018

Les collectivités avaient alors plusieurs objectifs :

- Réévaluer et quantifier les problématiques de circulation dans le secteur du pont en X
- Prévenir les problématiques de sécurité concernant l'ouvrage en lui-même
- Saisir les opportunités foncières pour les besoins éventuels liés à l'évolution du pont en X
- Définir des orientations d'aménagement du périmètre d'étude en prenant en compte l'évolution du trafic dans ce secteur
- Mobiliser le propriétaire et le gestionnaire de l'ouvrage dans la définition et la réalisation d'un nouvel ouvrage de franchissement ou dans un projet de rénovation.

4.1 Les études sur le pont en X

La Communauté d'Agglomération Marne-et-Gondoire, parfaitement consciente des enjeux et de la saturation générée par le fait que le pont en X est le seul franchissement permettant de rejoindre Thorigny et Pomponne d'un côté et Lagny-sur-Marne de l'autre, a pris la décision de conduire elle-même les études à défaut d'une mobilisation du propriétaire, afin de réfléchir à l'évolution de ce carrefour stratégique. De plus, l'aspect vétuste de l'ouvrage et le drame du pont Morandi à Gênes ont fait surgir la crainte d'un enjeu de sécurité et la nécessité d'engager des travaux lourds sur cet ouvrage dont la fermeture poserait d'énormes difficultés de circulation au-delà du site en lui-même.

L'étude de faisabilité s'est articulée autour d'un diagnostic structurel et fonctionnel. Suite à la définition des enjeux, plusieurs scénarios d'aménagement ont été proposés et chiffrés.

Cette étude a mis en exergue le fait que le pont en X est un ouvrage endommagé dont les principaux désordres sont des éclats de béton avec aciers apparents et un défaut d'étanchéité généralisé. Le maintien en service de l'ouvrage est possible dans ses conditions de fonctionnement et d'usage actuelles sous réserve de réaliser des travaux de reprise complète de l'étanchéité, de tous les désordres observés, et le renforcement pour la tenue au choc des piles. Le coût des travaux de remise en état a été estimé en 2018 à 6 M€ HT dont 3 M€ HT pour les travaux de réparation et le complément pour le renfort des piles, l'exploitation sous chantier routière, l'exploitation sous chantier ferroviaire et les travaux de nuit (mais hors travaux de réseaux).

Cependant, réparer l'ouvrage se heurte à trois aspects :

- Compte-tenu de son âge (construit en 1937), la durée de vie globale de l'ouvrage est faible et les réparations effectuées ne la prolongeront que de quelques années
- Les adaptations au projet pourraient nécessiter des renforts de structure ou des adaptations de structure augmentant significativement le coût des travaux
- Ces mêmes adaptations par ajout de structure feraient coexister une structure neuve avec une structure très ancienne pouvant générer des problèmes de comportement de l'ouvrage.

L'étude recommandait donc de démolir l'ouvrage existant et, le cas échéant, de le remplacer selon différents scénarios.

La Communauté d'Agglomération Marne et Gondoire a donc décidé de prendre en charge la seconde phase de l'étude visant à définir un scénario de démolition/reconstruction.

Ce scénario devait répondre aux enjeux suivants :

- Fluidifier la circulation qui présente un caractère très problématique bien que ponctuel aux heures de pointe. Au-delà de la circulation routière, il s'agit également de proposer un aménagement partagé entre les différents modes de déplacement.

- Le deuxième enjeu est celui de son intégration. Cette intégration implique :
 - D'avoir peu d'emprise physique sur le végétal et le foncier privé,
 - D'avoir une zone de couverture des voies ferrées « limitée » sans compromettre la réalisation des projets urbains à venir,
 - De reconnecter le tracé historique de la voirie.

- Le troisième enjeu concerne les continuités :

La continuité concerne la continuité urbaine, la continuité des circulations douces et la continuité des transports en commun. Il s'agissait donc :

 - D'aménager des espaces dédiés aux modes doux,
 - De simplifier la circulation des piétons,
 - D'avoir un terre-plein central pouvant devenir un espace végétalisé,
 - D'offrir un espace possible de stationnement aux bus,
 - D'offrir la possibilité de disposer d'un TCSP

- Enfin le dernier enjeu concerne le respect du bâti :
 - Avoir une pente entre l'ouvrage (ou les ouvrages) et le bâti existant facile à gérer,
 - Construire la nouvelle infrastructure en utilisant les parcelles cessibles,
 - Respecter une échelle de cœur d'agglomération.

Compte-tenu de ces enjeux, plusieurs scénarios ont été proposés et chiffrés.

Scénario 1



Figure n°15 : Etude de faisabilité pont en X – SEGIC - 2019

Ce scénario consiste à démolir le pont en X existant et à créer un nouveau franchissement dans l'axe du pont Joffre. Il permet de reconnecter le tracé historique de la voirie. Cette localisation propose une prolongation de la D418 dans son axe et la connectera directement à la ville de Pomponne. Un travail paysager du nouvel ouvrage permettrait une continuité végétale, palliant l'obstacle des voies ferrées. Le pont offrirait une continuité végétale transversale suivant les pentes du coteau.

Les travaux du scénario 1 avaient une durée approximative comprise entre 30 et 36 mois pour un coût estimé de 41M€TTC.

Scénario 2

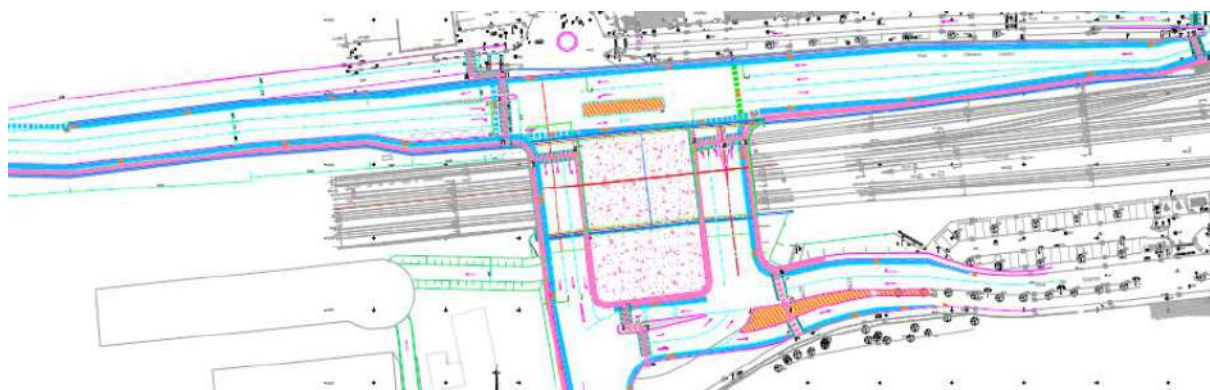


Figure n°16 : Etude de faisabilité pont en X – SEGIC - 2019

Ce scénario consiste à démolir le pont en X et à créer une place au-dessus des voies ferrées comportant une circulation sur les bords extérieurs de cette place et un espace aménageable au centre. Cette option permet de reconnecter le tracé existant de voirie. La localisation propose la prolongation de la D418 dans son axe et de connecter directement la ville de Pomponne. Le fait de doubler le pont en X permet de gérer les différents flux tout en fluidifiant le trafic.

Le travail paysager du nouvel ouvrage permettrait une continuité végétale et du réseau viaire existant et d'offrir un espace multimodal.

Les travaux du scénario 2 ont une durée prévisionnelle de 33 à 39 mois pour un coût estimé à 51 M€TTC.

Scénario 3

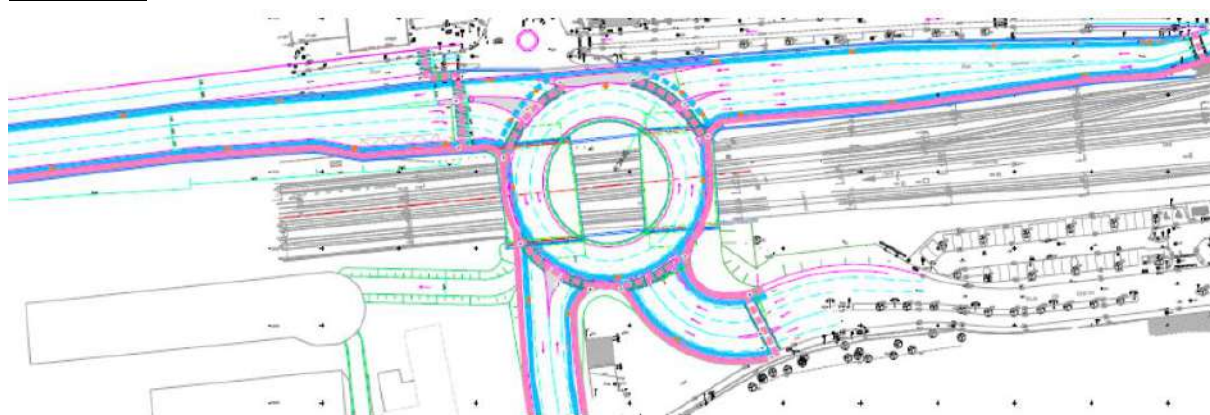


Figure n°17 : Etude de faisabilité pont en X – SEGIC - 2019

Ce scénario consiste à démolir le pont en X et à créer une place au-dessus des voies ferrées comportant une circulation sur les bords extérieurs de cette place et un espace aménageable au centre. Cette option permet de reconnecter le tracé existant de voirie. La localisation propose la prolongation de la D418 dans son axe et de connecter directement la ville de Pomponne. Le fait de doubler le pont en X permet de gérer les différents flux tout en fluidifiant le trafic.

Le travail paysager du nouvel ouvrage permettrait une continuité végétale et un espace multimodal.

Les travaux du scénario 3 ont une durée prévisionnelle de 33 à 39 mois pour un coût estimé à 46 M€TTC.

Les trois scénarios proposent chacun des avantages et des inconvénients mais si le scénario 3 répond bien aux enjeux de circulation routière, le scénario 2 est celui qui répond le mieux aux enjeux d'intégration et de circulation des modes doux tout en améliorant à minima les circulations routières.

Pour conclure, le coût des travaux est très élevé et les travaux impacteront fortement les riverains pour une amélioration du cadre de vie toute relative :

- Scénario 1 : amélioration des cheminements cycles et piétons mais persistance de la saturation routière à l'horizon 2035.
- Scénario 2 : amélioration des cheminements cycles et piétons avec des réserves de capacités routière très faibles à l'horizon 2035 ;
- Scénario 3 : réserve de capacité routière satisfaisantes à l'horizon 2035 mais aménagement très routier et peu adapté aux piétons et aux cycles.

Malgré la réalisation de cette étude, ni la SNCF, ni le Département n'ont souhaité approfondir un des scénarii. En l'absence de maître d'ouvrage et compte-tenu du coût élevé de ce projet, la Communauté d'Agglomération n'était pas en mesure de le mettre en œuvre y compris dans le cadre d'une opération d'aménagement globale, sur les communes de Pomponne et Thorigny-sur-Marne.

A l'issue de ces études et suite aux élections municipales de 2020, la commune de Thorigny-sur-Marne, la commune de Pomponne et la Communauté d'Agglomération Marne et Gondoire ont toutefois décidé d'engager des études de programmation urbaine pour relancer les réflexions sur la requalification des bords de Marne en vue d'un futur projet d'aménagement global.

Cette démarche a été initiée dans un contexte de pression foncière de plus en plus importante avec un risque de voir se réaliser des projets immobiliers non souhaités par la commune compte-tenu de leur impact urbain et socio-économique.

4.2 Etude de programmation urbaine Pomponne-Thorigny-sur-Marne

Le Groupement ARVAL, ALPHAVILLE, RRA et SEGIC a été missionné en mars 2021 afin d'actualiser et compléter le diagnostic réalisé en 2014 en incluant dans le périmètre d'étude les communes de Pomponne et de Lagny-sur-Marne. Cette étude s'articulait autour de trois phases :

- Phase 1 : diagnostic et enjeux
- Phase 2 : définition des orientations d'aménagement
- Phase 3 : élaboration du plan d'aménagement/programme

La première phase de l'étude s'est déroulée dans le cadre d'une large concertation avec les partenaires institutionnels. Elle a permis de définir les enjeux du secteur au regard d'un périmètre plus large, notamment en termes de programmation d'activité, d'équipement, de logements et de mobilité. Un séquençage a ensuite permis de préciser les enjeux à l'échelle de chaque commune et du pôle gare.

➤ **Enjeux actualisés sur le pôle gare**

- ① Développer la multifonctionnalité de la gare et améliorer sa lisibilité en lien avec un espace public structuré
- ② Permettre des arrêts et le retournement des bus aux abords directs de la gare
- ③ Développer les modes actifs et désenclaver le site par un franchissement routier réaménagé
- ④ Permettre une mise en valeur et un meilleur usage des berges de la Marne
- ⑤ Conforter la continuité de l'offre commerciale pour dynamiser le pôle gare et le rendre plus attractif
- ⑥ Amener de nouvelles activités en lien avec le pôle multimodal
- ⑦ Optimiser la gestion du stationnement en créant des parkings silo
- ⑧ Requalifier les îlots vieillissants aux abords de la gare
- ⑨ Faciliter les modes actifs sur les axes majeurs
- ⑩ Développer des points de connexion stratégiques facilitant les modes actifs avec des poches de stationnement amont du pont en X.



Figure n°18 : Etude de programmation urbaine – ARVAL-ALPHAVILLE-RRA-SEGIC 2021

➤ **Enjeux actualisés sur les bords de Marne à Pomponne**

- ① Articuler le centre de Pomponne autour d'une « place de village », le parvis de la mairie, le souterrain mis en valeur et le parc Le Nôtre et valoriser le foncier le long de la voie SNCF
- ② Aménager la presqu'île dans un écrin de verdure
- ③ Des berges comme infrastructure verte structurant le quartier
- ④ Mailler le grand parc Le Nôtre avec les autres espaces verts de la commune
- ⑤ Connecter le nouveau quartier à son environnement par la Marne dans le prolongement de la Zac Saint-Jean à Lagny-sur-Marne
- ⑥ Envisager une liaison vers la Marne depuis la rue des Chênes.

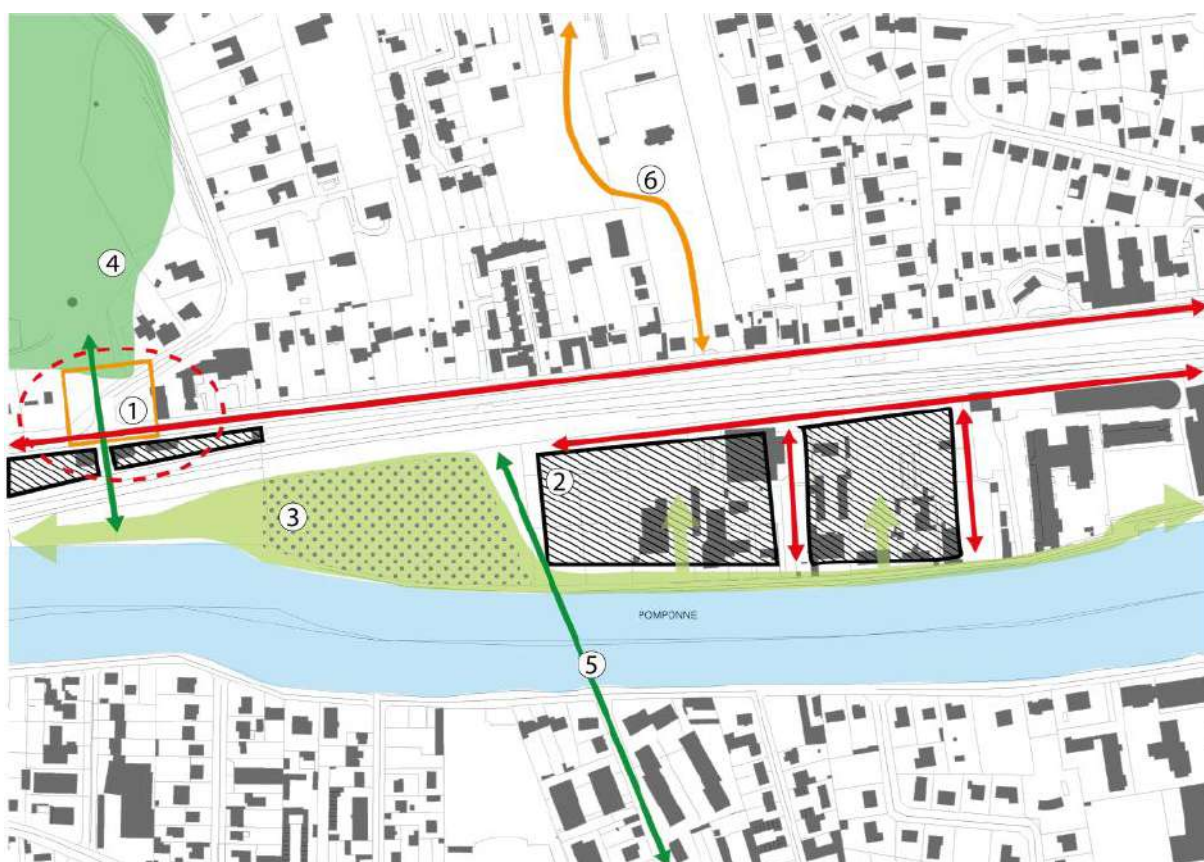


Figure n°19 : Etude de programmation urbaine – ARVAL-ALPHAVILLE-RRA-SEGIC 2021

➤ **Les enjeux actualisé sur les bords de Marne à Thorigny-sur-Marne**

- ① Prolonger le centre-ville jusqu'aux axes principaux et le connecter avec le futur quartier
- ② Concevoir un quartier de gare mixte qui fait lien avec l'extrémité de la presqu'île
- ③ Proposer un éco-programme innovant de logements perméable et poreux
- ④ Aménager les berges comme infrastructure verte structurante
- ⑤ Réaliser des points de connexions stratégiques facilitant et développant les modes actifs avec des poches de parking relais en amont du pont en X
- ⑥ Désenclaver le quartier en reliant le centre de Thorigny-sur-Marne à la presqu'île par une passerelle
- ⑦ Faciliter les modes actifs sur les axes majeurs
- ⑧ Requalifier les îlots vieillissants aux abords de la gare
- ⑨ Atténuer le contraste d'épannelage avec les tours par le biais de petits collectifs
- ⑩ Proposer un espace vert comme espace tampon entre la ville et les berges naturelles
- ⑪ Privilégier un point de connexion et de porosité en bord de Marne

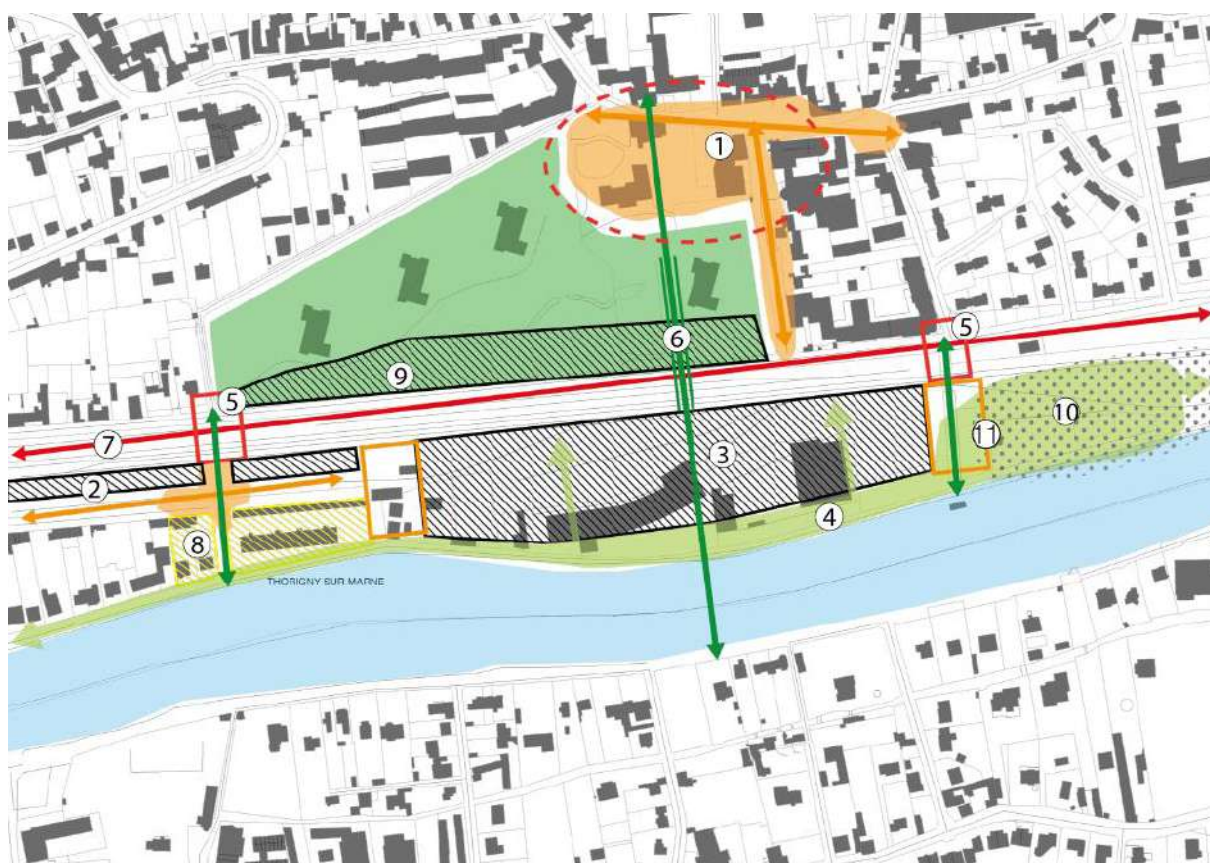


Figure n°20 : Etude de programmation urbaine – ARVAL-ALPHAVILLE-RRA-SEGIC 2021

Parallèlement à la définition de ces enjeux, la commune de Thorigny-sur-Marne a mené la révision du Plan Local d'Urbanisme. Une Orientation d'Aménagement et de Programmation a été définie en lien avec les enjeux. La commune de Thorigny-sur-Marne étant prête à entrer en phase opérationnelle plus rapidement que la commune de Pomponne, il a été décidé de poursuivre l'étude de programmation urbaine sur la commune de Thorigny-sur-Marne afin d'engager une procédure de Zone d'Aménagement Concertée.

4.3 Une nouvelle procédure de ZAC engagée en 2023

Ainsi par délibération du 29 mars 2023 et du 6 mars 2023, la commune de Thorigny-sur-Marne et la Communauté d'Agglomération Marne et Gondoire, en tant que maître d'ouvrage, ont délibéré sur l'engagement d'une procédure de Zone d'Aménagement Concerté.

Les objectifs de l'opération sont les suivants :

- Redynamiser le cœur historique l'agglomération et en particulier le quartier autour du pôle-gare de Lagny-Thorigny-Pomponne,
- Requalifier les friches industrielles et le foncier appartenant à la SNCF en élaborant un projet d'aménagement orienté vers la Marne, vertueux au regard du développement durable et du cadre de vie,
- Relier le centre historique aux bords de Marne à travers l'aménagement du nouveau quartier,
- Réaliser le projet d'aménagement dans une logique d'écoquartier,
- Participer à l'effort régional de production de logements,
- Réaliser des logements sociaux et garantir une mixité sociale,
- Mixer les fonctions urbaines avec une programmation de locaux d'activité et d'équipement,
- Mettre en valeur les bords de Marne,
- Favoriser l'accessibilité du site et conforter le pôle-multimodal autour de la gare.

Au-delà du périmètre de l'ancien projet de ZAC défini en 2015, les études intègrent donc le secteur Ouest des Bords de Marne jusqu'à la limite communale avec Pomponne et à l'est, les bords de Marne jusqu'à la limite communale avec Dampmart.



Figure n°21 : Périmètre d'études préalables à la création de la ZAC Bords de Marne – CAMG 2023

Le diagnostic, les enjeux et les orientations politiques de la municipalité ont abouti au plan des orientations d'aménagement suivant :

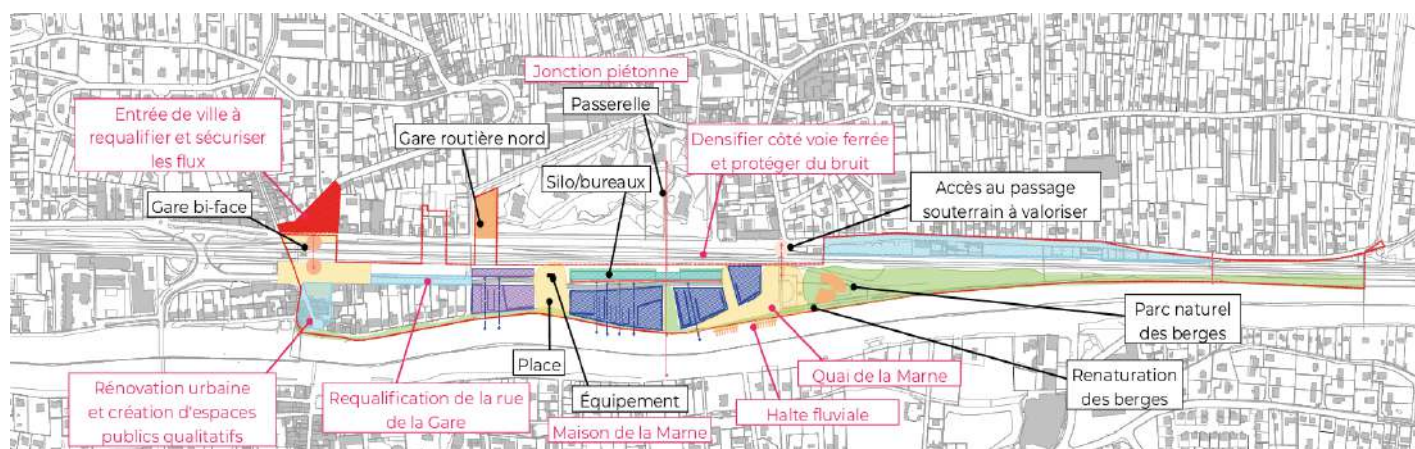


Figure n°22 : Etude de programmation urbaine – ARVAL-ALPHAVILLE-RRA-SEGIC- 2023

Tout comme en 2015, le projet des bords de Marne consiste à requalifier les friches industrielles qui occupent en grande partie le site ainsi que le foncier appartenant à la SNCF. Il s'agit de concevoir une opération d'aménagement résiliente, tournée vers la Marne pour apporter un cadre de vie qualitatif, réduire les nuisances liées à la voie ferrée et profiter d'une exposition climatique favorable au sud.

Ce nouveau quartier mixte, s'inscrit comme un espace charnière entre le pôle gare, situé à l'ouest et les espaces naturels des bords de Marne, à l'Est. Il permettra également d'assurer des points de liaison nord-sud entre le centre-ville de Thorigny-sur-Marne et la Marne, notamment par la réalisation d'une passerelle dédiée aux liaisons douces et l'amélioration des continuités au niveau des passages souterrains. Il accueillera des logements pour répondre aux objectifs du PLH ainsi que des activités et des services. Le principe d'aménagement retenu consiste à densifier les ilots bâtis afin de libérer des emprises au sol plus généreuses pour l'aménagement des espaces publics.

La conception du projet prend en compte l'ensemble des études réalisées en 2015, notamment concernant la nature du sol, l'état de pollution des terrains, les nuisances sonores mais également les études complémentaires relatives au pont en X et aux conditions de circulation. Le projet a également été adapté afin de s'inscrire pleinement dans une démarche de développement durable. L'organisation du réseau viaire a été modifiée ainsi que celle des espaces urbains afin de mettre en valeur la Marne et développer des activités en lien avec la rivière. Les bords de Marne constitueront, en lien avec les aménagements réalisés en amont sur la commune de Dampmart, une infrastructure douce structurante du territoire intercommunal. En ce qui concerne les espaces publics, ceux-ci ont été repensés afin qu'ils soient plus généreux, apaisés et créateur de lien social.

Afin que ce nouveau quartier s'intègre davantage dans le tissu urbain existant, le périmètre d'étude a été élargi, notamment à l'ouest avec l'intégration de la rue commerçante et les ilots bâtis autour du pôle gare dont le bâti est vieillissant, voir dégradé. Il s'agit également de trouver des complémentarités en termes d'offre commerciale entre les commerces du pôle gare et les nouveaux commerces qui seront créés dans le nouveau quartier tout en créant un nouvel élan pour les activités existantes.

Au nord-ouest, l'îlot occupé par l'enseigne Franprix a également été intégrée à la réflexion afin de requalifier l'entrée de ville qui se situe au niveau de l'entrée nord de la gare à Thorigny-sur-Marne. La passerelle de la gare qui relie le nord et le sud de la commune de Thorigny a également été intégrée au projet afin de développer sa multifonctionnalité et améliorer sa lisibilité en lien avec un espace public structuré.

Au nord de la voie ferrée, une réflexion sera engagée en parallèle des études opérationnelles de la ZAC afin de répondre à la problématique de retournement des bus. Il s'agira également de rationaliser la localisation des quais, de façon plus concentrée et à proximité des entrées de la gare.

➤ Les Principes d'aménagement de l'espace public

Le projet prévoit un réseau d'espaces publics qualitatifs au sein du quartier et différentes ambiances. Le plan ci-après fait apparaître le maillage du réseau viaire et les espaces publics. Ainsi, à l'est et au centre, les espaces publics sont organisés en places, terrasses et espaces aménagés pour les pratiques sportives et de loisirs en lien avec la Marne. Le quartier est raccordé au centre-ville situé au nord par la future passerelle et les passages souterrains. A l'ouest, la rue de la gare existante est prolongée au sein du nouveau quartier et les espaces publics et privés sont restructurés et requalifiés de façon à créer une percée vers l'entrée de la gare. Au sud, apparaît l'infrastructure douce des bords de Marne.

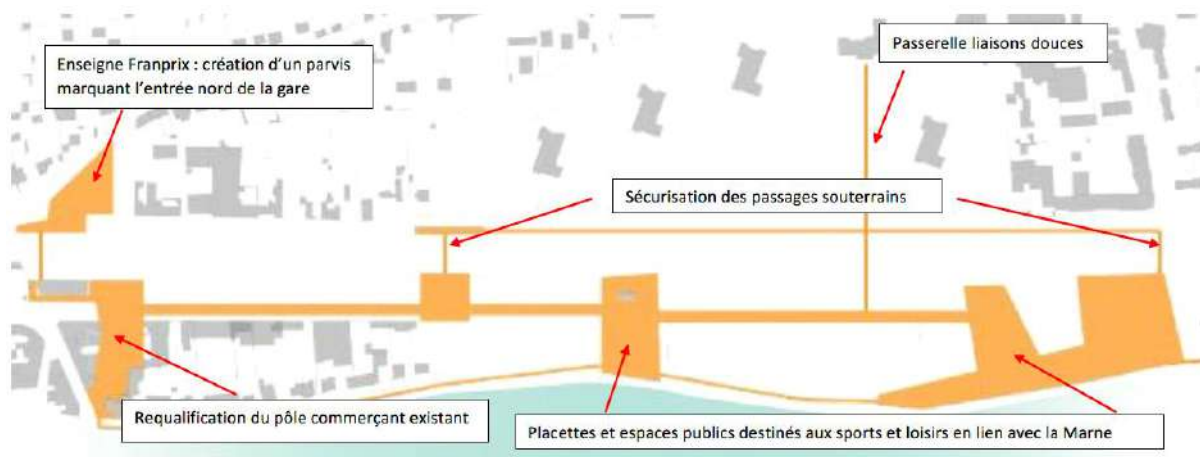


Figure n°23 : Etude de programmation urbaine – ARVAL-ALPHAVILLE-RRA-SEGIC- 2023

Les berges seront renaturées et des percées végétales dessineront un mail planté sans lequel s'implante le projet.

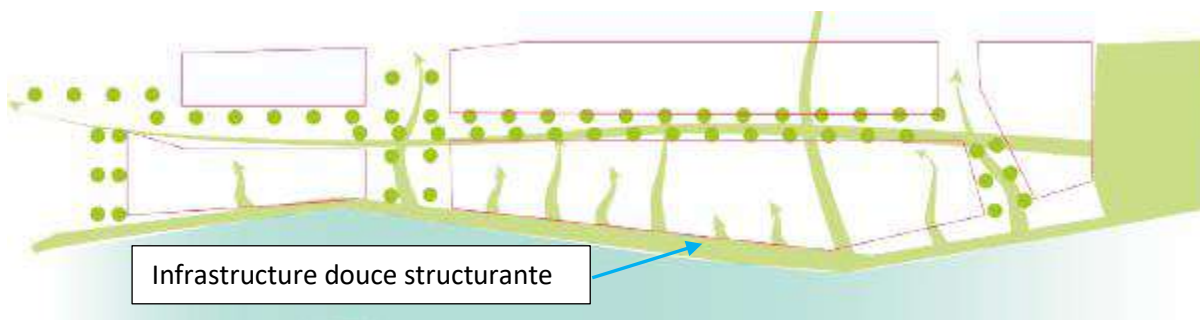


Figure n°24 : Etude de programmation urbaine – ARVAL-ALPHAVILLE-RRA-SEGIC- 2023

Le tissu urbain se tournera vers la Marne avec deux formes urbaines : une typologie en peigne qui crée des percées et des connexions entre le quartier et la Marne et une seconde typologie tournée sur la Marne qui anime les berges et dessine un espace public qualitatif avec l'eau.

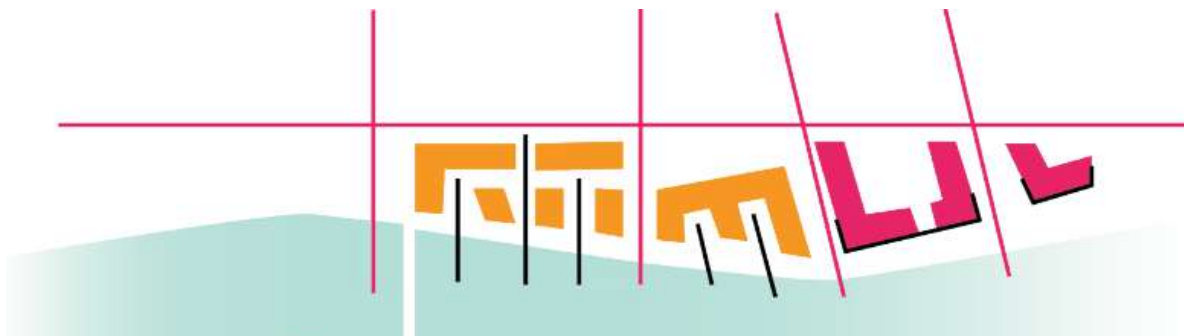


Figure n°25 : Etude de programmation urbaine – ARVAL-ALPHAVILLE-RRA-SEGIC- 2023

Des bâtiments tampons afin de mettre à distance les logements et la rue commerçante des nuisances liées à la circulation ferroviaire.

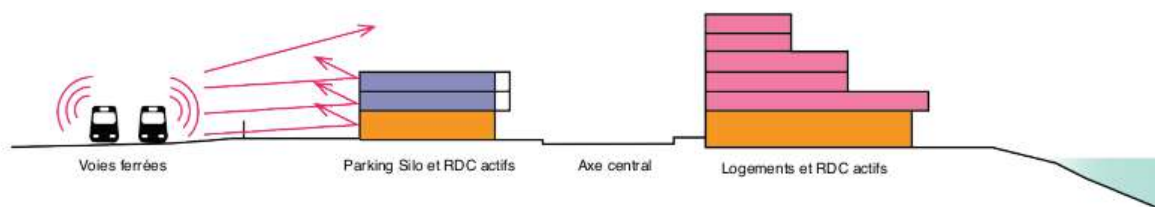


Figure n°26 : Etude de programmation urbaine – ARVAL-ALPHAVILLE-RRA-SEGIC- 2023

➤ La programmation de la ZAC des Bords de Marne

Le projet de ZAC du quartier des Bords de Marne s’articule autour de 5 lots constructibles en lieu et place du foncier appartenant à la SNCF et aux deux entreprises privées.

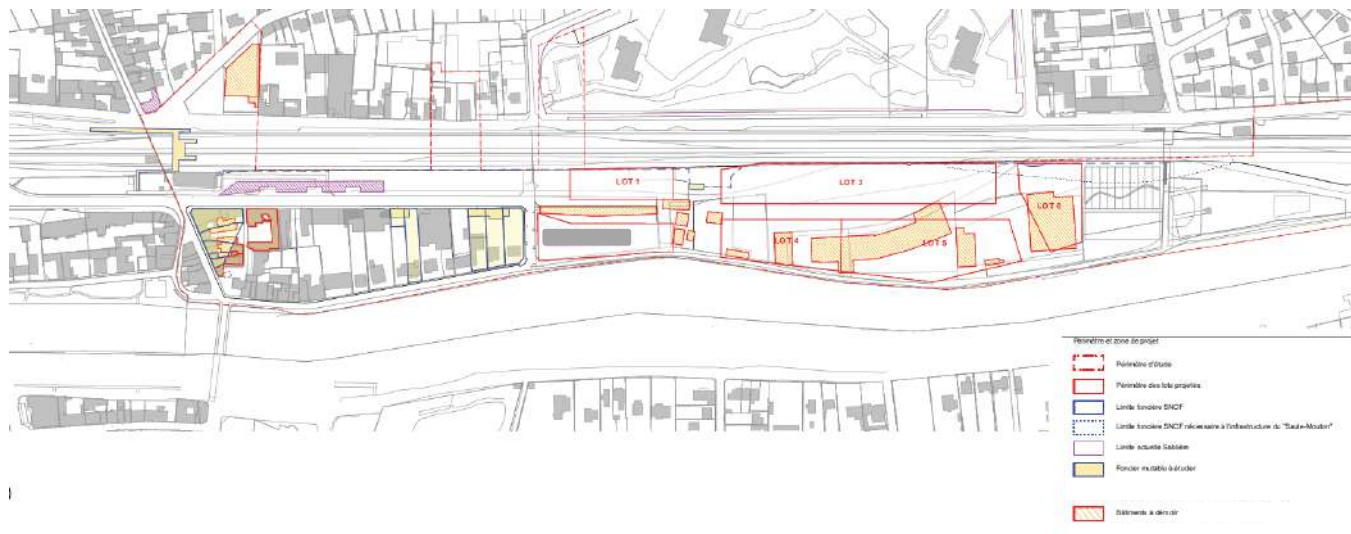


Figure n°27 : Superposition du foncier actuel et des futurs lots constructibles – ARVAL-ALPHAVILLE-RRA-SEGIC- 2023

Le projet se décompose en deux entités ; le secteur est (qui correspond au périmètre du projet de ZAC défini en 2015), dont l'aménagement sera réalisé sur des terrains libres d'occupation et peu construits ; le secteur ouest, en milieu occupé et où le bâti est fortement morcelé.

La programmation sur le secteur Est est la suivante :

- 348 logements : 26 507 m² SDP
- Commerces et services : 978 m² SDP
- Bureaux et activités : 4 976 m² SDP
- Réhabilitation de l'ancienne tour d'aiguillage
- Un square, un parc public, deux places publiques, une halte fluviale
- 422 places de stationnements dont 290 stationnements résidentiels et 132 places de stationnements publics au sein de deux parkings silo.

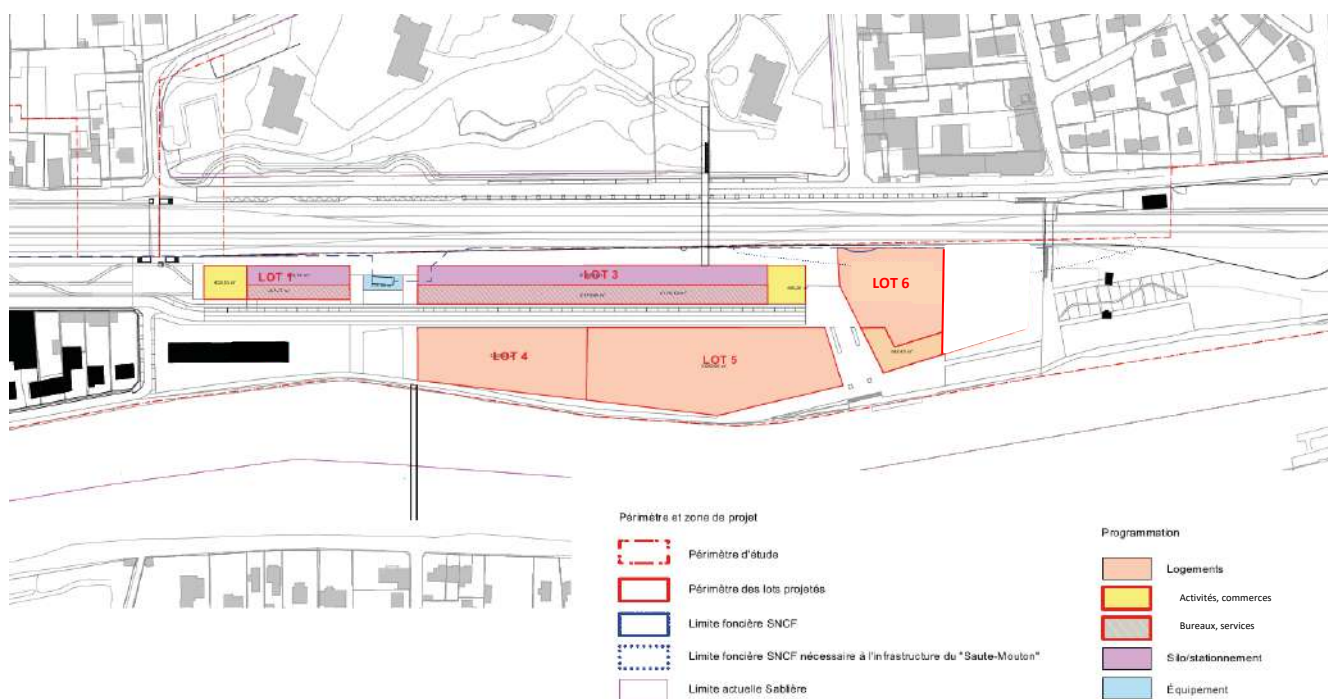


Figure n°28 : Lots constructibles – secteur EST – ARVAL-ALPHAVILLE-RRA-SEGIC- 2023

Le secteur est comprend 5 ilots constructibles. Au total, l'assiette foncière des ilots constructibles représente 21 269m². A cela s'ajoutent les espaces publics et la trame viaire qui représentent 17 303m².

Le stationnement, les commerces et les activités sont implantés au sein des ilots 1 et 3. Les ilots 4-5 et 6 ilots sont dédiés aux logements. Le lot 6 comprend toutefois des locaux dédiés à un espace de restauration en lien avec les activités nautiques. Les ilots au nord s'implantent parallèlement à la voie ferrée de manière à constituer un écran sonore. Un écran végétal sera également réalisé entre les futures constructions et la voie ferrée.

- L'ilot 1 : parking silo, activités tertiaires, services et commerces

Cet ilot, à proximité immédiate de la gare est dédié principalement au stationnement avec la reconstitution du parc relais pour les usagers de la gare d'une capacité de 112 places environ au sein d'un parking silo. Ce bâtiment doit également accueillir des locaux pour l'implantation de bureaux, de commerces et de services d'une superficie de 1826m².

- L'ilot 3 : un ilot écran contre les nuisances sonores

Cet ilot est dédié essentiellement au stationnement résidentiel pour l'ensemble des logements de la ZAC car au vu des différentes études réalisées en 2015, aucun stationnement n'est prévu en sous-sol. La superficie du parc de stationnement est de 7 757m² dans un ensemble construit en R+2. Le nombre de places de stationnement est de 310 places. A l'extrémité est, cet ilot accueillera des activités ou un équipement d'une superficie de 3611m² SDP.

- L'ilot 4 : Les logements sur la Marne

Cet ilot a vocation à accueillir essentiellement des logements avec une surface de plancher de 7 404m², soit 95 logements environ et une hauteur comprise entre R+4 et R+5.

- L'ilot 5 : Les logements sur la Marne

Cet ilot a vocation à accueillir essentiellement des logements avec une surface de plancher de 12 860m², soit 170 logements environ et une hauteur comprise entre R+4 et R+5, ponctuellement en R+6.

- L'ilot 6 : L'ilot en transition avec les espaces naturels

Cet ilot a vocation à accueillir environ 80 logements et une activité de restauration au sud d'une superficie de 500m² en lien avec l'espace public et les activités nautiques. Ouvert selon un axe est-ouest, il donne à voir depuis la partie urbanisée, le parc public situé à l'est du quartier.

Le secteur ouest consiste à restructurer des ilots déjà construits mais disqualifiants pour le quartier et à proposer des espaces publics qui contribueront à améliorer la lisibilité et l'accessibilité des entrées nord et sud de la gare. Cet espace comprend trois ilots à restructurer.

- **L'ilot du Franprix** situé à l'angle de la rue Raymond Poincaré et la rue de Claye. Il se compose actuellement d'une superette de 800m² environ avec une trentaine de places de stationnement en surface. L'accès au stationnement n'est pas aisé ni sécurisé.
- **La passerelle et les entrées de la gare.** L'entrée de sud de la gare comprend un hall dédié à la billetterie et un point relais. L'entrée est accessible et une dépose minute se situe à proximité. Toutefois, l'entrée de la gare n'est pas lisible, aucun axe routier ou piéton n'offre une perspective directe sur ce bâtiment. Côté Nord, l'entrée de la gare est matérialisée par une rampe et un escalier donnant directement sur la passerelle en elle-même qui mène aux différents quais. Les voyageurs doivent donc traverser la passerelle pour accéder à la billetterie et au point relais.

- **L'îlot Cours des Moutons** constitue un espace permettant de relier la gare routière à la Marne. Cependant, son exigüité et sa configuration induisent un sentiment d'insécurité auprès des usagers qui contournent cet espace. La restructuration de cet îlot dans le cadre d'une opération de démolition/reconstruction permettrait d'offrir un espace public plus généreux qui s'ouvrirait sur la gare routière.

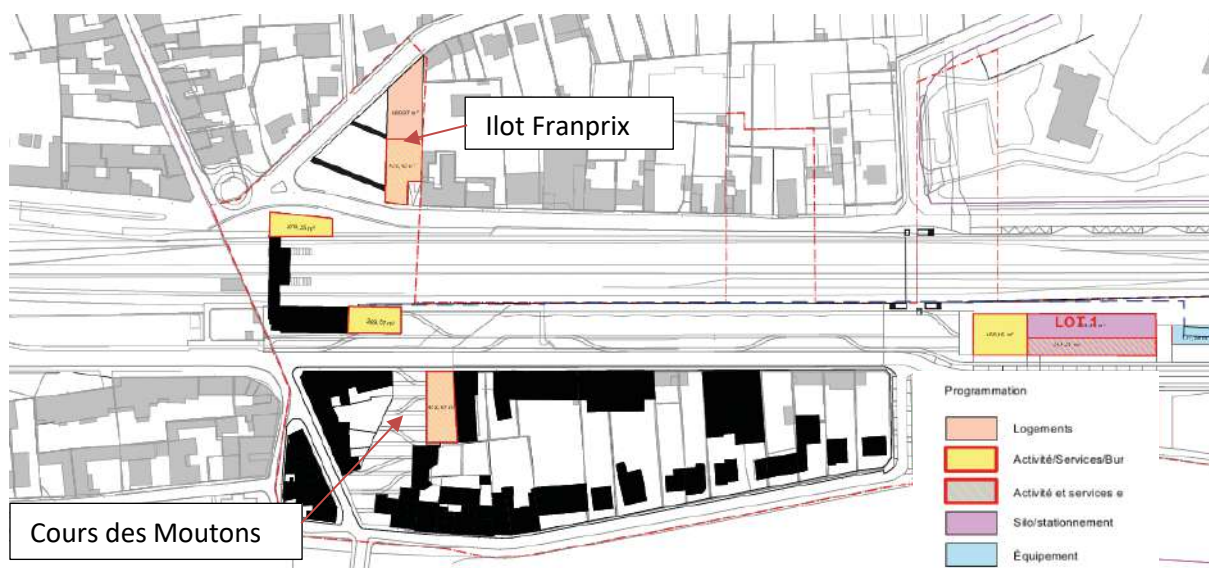


Figure n°29 : Lots constructibles – secteur OUEST – ARVAL-ALPHAVILLE-RRA-SEGIC- 2023

➤ L'îlot Franprix

Cet îlot fera l'objet d'une démolition reconstruction afin de créer un espace public permettant de marquer l'entrée nord de la gare SNCF. Il accueillera un parvis et une opération de 52 logements environ avec une SDP de 3969m². Une offre commerciale pourra être proposée au sud de l'îlot.

➤ L'îlot « extension de la gare »

L'entrée de la gare est reconfigurée par la réalisation d'un bâtiment au pied de la passerelle existante. Il s'agira de créer une véritable entrée de gare au Nord pouvant accueillir des commerces et des services. Au sud, l'extension du bâtiment de la gare complètera l'offre de service et d'activité afin de dynamiser cette centralité. Une superficie de de 543m² est envisagée dans le cadre des extensions nord et sud.

- L'îlot cours des Moutons accueillera un nouvel espace public qualitatif afin de créer un axe sécurisé vers la gare routière. La construction de 18 logements est envisagée sur les emprises qui seront libérées dans le cadre de ce projet.

A partir de cette programmation, le schéma directeur d'aménagement ci-après a été réalisé.

4.4 Actualisation des études techniques.

➤ Etude Faune-Flore

Une étude faune-flore a débuté en mai 2023 afin d'actualiser le diagnostic qui avait été réalisé en 1014. Cette mission consiste à réaliser un inventaire écologique sur un cycle complet. Compte-tenu des milieux en présence les groupes taxonomiques suivants sont étudiés :

- Les formations végétales (habitats) ;
- La flore vasculaire ;
- Les oiseaux nicheurs ;
- Les amphibiens ;
- Les mammifères terrestres ;
- Les chiroptères ;
- Les odonates ;
- Les rhopalocères ;
- Les orthoptères.

Plusieurs visites de terrains ont d'ors-et-déjà été réalisées et se poursuivront jusqu'en mai 2024. Sur la base des éléments recueillis, une note comprenant une évaluation et une hiérarchisation des enjeux écologiques et fonctionnels sera rédigée. Les impacts directs/indirects et permanents/temporaires seront évalués en confrontant les caractéristiques écologiques actuelles du milieu et les caractéristiques techniques du projet. Les principaux impacts qui seront pris en compte correspondent :

- A la modification des conditions du milieu (sol, topographie, hydrogéologie, hydrologie...)
- A la destruction des formations végétales et à la modification des écosystèmes en bordure
- A la destruction de stations d'espèces végétales ou animales menacées et/ou protégées
- Aux risques de perturbations indirectes (dérangement, poussières, pollution, bruit...) pour la faune et la flore.

➤ Etude de faisabilité préalable à un réseau de chaleur

La Communauté d'Agglomération Marne et Gondoire a engagé une étude de faisabilité préalable à la réalisation d'un réseau de chaleur sur l'ensemble de la commune de Thorigny-sur-Marne compte-tenu des projets d'aménagement en cours d'étude et de l'existence d'un réseau de chaleur déployé sur la commune de Lagny-sur-Marne alimenté par le SIETREM. En effet, la ressource restante pourrait alimenter en partie ce réseau de chaleur. Les scénarios sont en cours d'approfondissement et prennent en compte le périmètre de la ZAC des Bords de Marne. La finalisation de l'étude est prévue au cours du premier semestre 2024.

Conclusion

Le projet a été actualisé pour prendre en compte les effets négatifs qui avaient été identifiés en 2015. Depuis cette date, le site et l'occupation des parcelles n'ont pas évolué de sorte à induire de nouveaux impacts négatifs. Toutefois, une nouvelle étude faune-flore a été engagée depuis mai 2023 afin de s'assurer que le projet ne porte atteinte à la biodiversité. De même, le contexte concernant la réalisation d'un réseau de chaleur a évolué et une étude de faisabilité a été engagée en 2023. La Communauté d'Agglomération souhaiterait pouvoir délibérer sur la création de la ZAC au regard de l'ensemble des études réalisées à ce jour. Cela permettrait d'engager les études opérationnelles qui préciseront les mesures à mettre en œuvre dans le cadre du dossier de réalisation de la ZAC prévu en juin 2025. Un complément à l'étude d'impact pourrait alors être apporté.