

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

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

Ce formulaire sera publié sur le site internet de l'autorité environnementale  
Avant de remplir cette demande, lire attentivement la notice explicative

## Cadre réservé à l'autorité environnementale

Date de réception :

16/12/2022

Dossier complet le :

09/01/2023

N° d'enregistrement :

F01123P0008

### 1. Intitulé du projet

Projet de pôle de restauration à Chelles (77)

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

#### 2.1 Personne physique

Nom

Prénom

#### 2.2 Personne morale

Dénomination ou raison sociale

Bertrand Construction Aménagement

Nom, prénom et qualité de la personne  
habilitée à représenter la personne morale

DEPREZ Alexis, Chef de Projet Construction

RCS / SIRET

81 21 08 84 3000 10

Forme juridique

SAS

### Joignez à votre demande l'annexe obligatoire n°1

### 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.))
41. b) Aires stationnement ouvertes au public de 50 unités et plus	Construction de 1 343 m <sup>2</sup> de surface de plancher sur une parcelle de 9 341 m <sup>2</sup> , avec 139 places de stationnement

### 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

Le projet présenté est composé de trois corps de bâtiment implantés le long de l'alignement sur la RD 934 constituant ainsi un front bâti. Une zone de stationnement fortement paysagée est située en cœur d'îlot, une réserve foncière est prévue par la ville en façade sur la RD 934 pour la construction d'un futur bâtiment dédié au Musée des transports dont l'affectation sera complémentaire au programme de restauration.

Entre les différents bâtiments et la RD 934, les aménagements paysagers jouent le rôle de séparateur et de liant avec l'existant. Ces espaces ainsi traités s'intègrent harmonieusement dans un ensemble où il est agréable de se promener.

Le projet s'inscrit dans l'aménagement d'une « entrée de ville » à vocation d'activités et de commerces développée en complément du projet « Les Halles de Castermant » le long de la RD 934 au Sud du vieux Bourg dans la continuité de la zone commerciale. L'ensemble bâti est occupé par 3 enseignes dédiées à la restauration, le projet ne concernant que le clos-couvert du bâtiment.

## 4.2 Objectifs du projet

Inséré au cœur de la zone d'activités et de commerces, et en position visuellement privilégiée sur la RD 934, le nouveau projet proposé participe à son aménagement ; son architecture sobre et soignée renvoie l'image du dynamisme de la ville de Chelles. L'émergence des enseignes, des alignements d'arbres, et des nouveaux bâtiments de restauration constitue un événement marquant du paysage face à cette voie majeure.

L'image du site est valorisée par son insertion dans un paysage urbain en mutation. De façon réciproque, l'ensemble du projet participe à la mise en valeur du Projet de logements « Les halles de Castermant » et de commerces existants et à venir, et se situe comme une aire de services complémentaire offerte aux habitants de Chelles.

## 4.3 Décrivez sommairement le projet

### 4.3.1 dans sa phase travaux

L'essentiel de la qualité du chantier réside dans la rapidité de celui-ci. L'ensemble des bâtiments sera préfabriqué en atelier et fera donc l'objet d'un simple montage. Cela permettra de s'approcher d'un chantier sec, peu gênant pour le voisinage (notamment concernant les bruits de chantier) et par conséquent, de limiter les nuisances.

Les déchets de chantier feront l'objet d'un tri de revalorisation et une identification des déchets dangereux. Un plan de suivi des enlèvements en décharge sera mis en place.

### 4.3.2 dans sa phase d'exploitation

La capacité et la conception du parking sont des facteurs essentiels de la réussite de l'activité des nouveaux restaurants. La conception fonctionnelle et esthétique du parking conjuguée à une exploitation efficace permettra d'assurer en toute sécurité l'accueil et le confort des usagers.

Les entrées et sorties des véhicules du parking seront conçues de manière à :

- Favoriser l'accessibilité par une large entrée depuis la RD 934 en organisant une visibilité parfaite et la fluidité vers les places de stationnement.
- Accueillir tous les publics :
  - 4 places PMR
  - 15 places équipées voitures électriques (soit 10% conformément à la réglementation)
  - 15 places pré-équipées voitures électriques (soit 10% conformément à la réglementation)
  - 20 emplacements Cycles

Le schéma de fonctionnement à l'intérieur du parking a été étudié pour permettre :

- d'éviter le croisement des flux d'entrée et de sortie.
- de raccourcir les trajets d'entrée et de sortie des véhicules.
- de faciliter la recherche d'emplacements et de repères.
- de diminuer les distances de parcours des piétons pour l'accès aux restaurants et assurer leur sécurité.
- Les stationnements pour les deux roues seront réalisés sur des terre-pleins protégés.

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

La décision de l'autorité environnementale devra être jointe au(x) dossier(s) d'autorisation(s).

Le projet s'inscrit dans le cadre d'une demande de permis de construire.

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

Grandeurs caractéristiques	Valeur(s)
Surface de plancher :	1 343 m <sup>2</sup>
Terrain d'assiette :	9 341 m <sup>2</sup>
Stationnement :	139 places pour véhicules légers dont :
	- 4 places PMR
	- 15 places équipées voitures électriques
	- 15 places pré-équipées voitures électriques
	- 20 emplacements vélo

#### 4.6 Localisation du projet

Adresse et commune(s)  
d'implantation

Avenue du Gendarme Castermant  
77 500 CHELLES

Coordonnées géographiques<sup>1</sup>

Long. 2°36'28.87"E Lat. 48°52'35.63"N

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

Point de départ :

Long. \_\_\_ ° \_\_\_ ' \_\_\_ " Lat. \_\_\_ ° \_\_\_ ' \_\_\_ "

Point d'arrivée :

Long. \_\_\_ ° \_\_\_ ' \_\_\_ " Lat. \_\_\_ ° \_\_\_ ' \_\_\_ "

Communes traversées :

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 a-t-il fait l'objet d'une évaluation environnementale ?

Oui

Non

4.7.2 Si oui, décrivez sommairement les différentes composantes de votre projet et indiquez à quelle date il a été autorisé ?

/

<sup>1</sup> Pour l'outre-mer, voir notice explicative

## 5. Sensibilité environnementale de la zone d'implantation envisagée

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 CARMEN, disponible sur le site de chaque direction régionale.

Le site Internet du ministère de l'environnement vous propose un regroupement de ces données environnementales par région, à l'adresse suivante : <http://www.developpement-durable.gouv.fr/-Les-donnees-environnementales-.html>.

Cette plateforme vous indiquera la définition de chacune des zones citées dans le formulaire.

Vous pouvez également retrouver la cartographie d'une partie de ces informations sur le site de l'inventaire national du patrimoine naturel (<http://inpn.mnhn.fr/zone/sinp/espaces/viewer/>).

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"/>	Le site du projet n'est concerné par aucune ZNIEFF. Les zones d'inventaire les plus proches sont les ZNIEFF de type 1 « Bois de Brou, bois de Vaires et prairies associées » (110030023) et de type 2 « Bois de Saint-Martin et bois de Celie » (110030018) localisées à environ 1 km au sud du site du projet, sur les communes de Vaires-sur-Marne et de Champs-sur-Marne.
En zone de montagne ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le site du projet n'est pas situé en zone de montagne.
Dans une zone couverte par un arrêté de protection de biotope ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le site du projet n'est pas situé dans une zone couverte par un arrêté de protection de biotope.
Sur le territoire d'une commune littorale ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le site du projet n'est pas situé sur le territoire d'une commune littorale.
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 site du projet n'est pas situé dans un parc national, un parc naturel marin, une réserve naturelle, une zone de conservation halieutique ni un parc naturel régional.
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"/>	Le site du projet ne s'inscrit pas dans le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement des infrastructures routières de l'Etat en Seine-et-Marne. Il est en revanche concerné par le PPBE des grandes infrastructures ferroviaires de l'Etat en Seine-et-Marne.
Dans un bien inscrit au patrimoine mondial ou sa zone tampon, un monument historique ou ses abords ou un site patrimonial remarquable ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le site du projet ne se situe pas dans le périmètre de protection d'un site UNESCO ou de sa zone tampon, ni dans un périmètre de protection de monument historique ou de site patrimonial remarquable.

Dans une zone humide ayant fait l'objet d'une délimitation ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le site du projet n'est pas identifié par la prélocalisation des zones humides d'Ile-de-France.
Dans une commune couverte par un plan de prévention des risques naturels prévisibles (PPRN) ou par un plan de prévention des risques technologiques (PPRT) ? si oui, est-il prescrit ou approuvé ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	D'après Géorisques, différents PPR ont été prescrits sur le territoire de Chelles : - PPR Mouvement de terrain prescrit en 1999, en cours d'élaboration ; - PPR Inondation Marne de Vaires à Chelles prescrit en 2007, en cours d'élaboration ; - PPR Sécheresse prescrit en 2001, en cours d'élaboration. Le Plan des Surfaces Submersibles de la Marne, approuvé en 1994, concerne la commune de Chelles mais n'affecte pas le site du projet.
Dans un site ou sur des sols pollués ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le site du projet s'inscrit dans un secteur d'information sur les sols (SIS) ayant fait l'objet d'une dépollution. La parcelle concernée (anciennement AZ113) par les recommandations post-dépollution est localisée au sud des voies ferrées (anciennes installations de stockage et distribution de carburant) et ne concerne pas le site du projet.
Dans une zone de répartition des eaux ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	La commune s'inscrit dans la ZRE de la nappe de l'Albien.
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"/>	Le site du projet n'est pas situé dans le périmètre de protection d'un captage.
Dans un site inscrit ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le site du projet n'est pas concerné par un site inscrit, le plus proche étant le château et parc de Noisel, localisé à 1,3 km au sud.
<b>Le projet se situe-t-il, dans ou à proximité :</b>	<b>Oui</b>	<b>Non</b>	<b>Lequel et à quelle distance ?</b>
D'un site Natura 2000 ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le site du projet n'est concerné par aucun site Natura 2000. Le site Natura 2000 le plus proche est la Zone Spéciale de Conservation FR1100819 Bois-de Vaires-sur-Marne localisée à environ 2,5 km à l'est.
D'un site classé ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le site du projet n'est pas concerné par un site classé, le plus proche étant la Vallée des rus de la Brosse et de la Gondoire, localisé à environ 4,8 km au sud-est.

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

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

Veillez compléter le tableau suivant :

Incidences potentielles		Oui	Non	De quelle nature ? De quelle importance ? <i>Appréciez sommairement l'impact potentiel</i>
<b>Ressources</b>	Engendre-t-il des prélèvements d'eau ? Si oui, dans quel milieu ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	L'aménagement du projet à vocation tertiaire ne va pas engendrer de prélèvements d'eau directs dans le sous-sol ou en surface.  En phase exploitation, le projet va néanmoins générer une consommation d'eau potable à la hauteur des besoins de fonctionnement des restaurants et de leurs usagers.
	Impliquera-t-il des drainages / ou des modifications prévisibles des masses d'eau souterraines ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	A ce jour, il n'est pas estimé que le projet impliquera des drainages ou des modifications prévisibles des masses d'eau souterraines.
	Est-il excédentaire en matériaux ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	/
	Est-il déficitaire en matériaux ? Si oui, utilise-t-il les ressources naturelles du sol ou du sous-sol ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	A ce jour, l'estimation d'apport en remblais s'élève à 17 000 m <sup>3</sup> de terres. Le projet n'utilise pas les ressources naturelles du sol ou du sous-sol.
<b>Milieu naturel</b>	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"/>	Le site, qui correspond à un délaissé foncier de la gare de triage de Chelles, a fait l'objet d'un prédiagnostic écologique en novembre 2022. Le site correspond à une friche rudérale, fortement remaniée, et en cours de colonisation par les ligneux. Il comprend également des fourrés de Robinier faux-acacia et de Ronces en périphérie nord, ainsi qu'une zone récemment imperméabilisée. Dans ce contexte fortement anthropisé, les échanges biologiques entre les habitats présents et les milieux naturels extérieurs sont très contraints. La surface réduite du site et son isolement ne permettent pas de le considérer comme réservoir de biodiversité. Le site du projet n'est directement concerné par aucune ZNIEFF, site Natura 2000, réserve naturelle. Les espèces végétales présentes sont toutes communes. Les espèces faunistiques contactées sur le site sont communes à très communes. On note la présence du Moineau domestique (VU en région) et du Faucon crécerelle (NT en région). Le site ne constitue pas une zone de reproduction pour ces deux espèces.
	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"/>	Aucun site Natura 2000 n'est présent au niveau du site du projet.  Le site Natura 2000 le plus proche est la Zone Spéciale de Conservation FR1100819 Bois-de Vaires-sur-Marne localisée à environ 2,5 km à l'est. Aucune incidence sur les espèces et les milieux de ce site n'est à prévoir du fait de l'éloignement.

	Est-il susceptible d'avoir des incidences sur les autres zones à sensibilité particulière énumérées au 5.2 du présent formulaire ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le site du projet n'est concerné par aucun inventaire, aucune mesure de gestion ou de protection du milieu naturel/semi-naturel. Les zones d'inventaire les plus proches sont les ZNIEFF de type 1 « Bois de Brou, bois de Vaires et prairies associées » (110030023) et de type 2 « Bois de Saint-Martin et bois de Celie » (110030018) localisées à environ 1 km au sud du site du projet, sur les communes de Vaires-sur-Marne et de Champs-sur-Marne. Les milieux présents sur l'emprise étudiée ne montrent aucune interaction avec ces espaces d'inventaire du patrimoine naturel. Aucune incidence sur de tels milieux naturels/semi-naturels n'est donc à prévoir.
	Engendre-t-il la consommation d'espaces naturels, agricoles, forestiers, maritimes ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet s'établit sur une parcelle en friche, très fortement remaniée, issue du démantèlement de voies ferrées. Le site du projet est situé en zone 1AUXc du PLU, zone correspondant à une zone d'urbanisation à court terme à destination de commerces et d'activités de service principalement, en appui du centre commercial Terre Ciel, et située sur des délaissés de terrain SNCF en frange nord du Triage.
<b>Risques</b>	Est-il concerné par des risques technologiques ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le site du projet n'est pas directement concerné par des risques technologiques. L'ICPE (enregistrement) la plus proche concerne l'entreprise TRABET sur l'aire SNCF de Chelles – Vaires, en fin d'exploitation. Sur cette même aire, un site Basias « Dépôt d'hydrocarbures » (rattaché à la gare de triage) est également recensé, à environ 300m au sud du site de projet.
	Est-il concerné par des risques naturels ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le site du projet est situé en dehors des zones du PPRI de la Marne. Le site Internet <i>Géorisques</i> ne recense aucune cavité souterraine au droit du site. Selon la carte établie par le BRGM, l'aléa retrait et gonflement des argiles est moyen au niveau du site du projet. Le site du projet est situé dans une zone potentiellement sujette aux débordements de nappe. Chelles est localisée dans une zone de sismicité très faible (niveau 1 sur 5).
	Engendre-t-il des risques sanitaires ? Est-il concerné par des risques sanitaires ?	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	Le projet n'est pas de nature à engendrer des risques sanitaires spécifiques, et il n'est pas concerné par de tels risques.
<b>Nuisances</b>	Engendre-t-il des déplacements/des trafics	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le projet sera générateur de trafic à la hauteur du nombre d'usagers du pôle de restauration.
	Est-il source de bruit ? Est-il concerné par des nuisances sonores ?	<input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	Le projet n'est pas de nature à générer des nuisances sonores significatives, en dehors des périodes de chantier (impact temporaire). Le site du projet s'inscrit dans le secteur affecté par le bruit des voies ferrées (catégorie 1) localisées au sud de ce celui-ci.

	<p>Engendre-t-il des odeurs ? Est-il concerné par des nuisances olfactives ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	<p>Le pôle de restauration est susceptible de générer ponctuellement des odeurs, toutefois localisées aux abords des bâtiments.</p> <p>Le projet n'est par ailleurs pas concerné par des nuisances olfactives.</p>
	<p>Engendre-t-il des vibrations ? Est-il concerné par des vibrations ?</p>	<input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	<p>Le projet n'est pas de nature à générer des vibrations, en dehors des périodes de chantier (circulation et mouvements des engins de chantier : impact temporaire).</p>
	<p>Engendre-t-il des émissions lumineuses ? Est-il concerné par des émissions lumineuses ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<p>Le projet va générer des émissions lumineuses propres à l'éclairage extérieur par LED du pôle de restauration (parking et restaurants). Cet éclairage sera étudié pour ne pas occasionner de nuisances.</p> <p>Le site de projet est par ailleurs d'ores et déjà concerné par un éclairage de l'espace public.</p>
<b>Emissions</b>	<p>Engendre-t-il des rejets dans l'air ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<p>Les émissions issues du projet seront liées aux rejets des véhicules accédant au site ; l'accessibilité via les modes doux contribuera à limiter cet impact.</p>
	<p>Engendre-t-il des rejets liquides ? Si oui, dans quel milieu ?</p>	<input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	<p>Le pôle de restauration n'est pas de nature à engendrer des rejets liquides.</p> <p>Concernant les eaux pluviales, elles seront gérées par un traitement alternatif partiel, comportant des noues paysagères en périphérie et à l'intérieur du parc de stationnement.</p>
	<p>Engendre-t-il des effluents ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<p>Le projet va nécessairement produire des effluents durant son exploitation, à hauteur du nombre d'utilisateurs présents au sein du pôle de restauration.</p> <p>Les eaux usées seront raccordées au réseau d'assainissement tel que prévu par le règlement de la zone 1AUxc du PLU (selon les prescriptions de « la Direction de l'assainissement de la Communauté d'Agglomération compétente en la matière »).</p> <p>Les effluents du parking seront traités par un débouilleur, déshuileurs avant rejet dans le réseau, via les bassins de stockage.</p>
	<p>Engendre-t-il la production de déchets non dangereux, inertes, dangereux ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<p>Le projet va nécessairement produire des déchets liés à l'aménagement en lui-même (chantier), mais également durant son exploitation (emballages, ordures ménagères qui seront gérés selon les modalités de tri sélectif en vigueur sur le territoire).</p>



<b>Patrimoine / Cadre de vie / Population</b>	Est-il susceptible de porter atteinte au patrimoine architectural, culturel, archéologique et paysager ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Comme vu précédemment, le site du projet ne s'inscrit pas dans le périmètre de protection d'un site d'intérêt patrimonial et n'est donc pas susceptible de porter atteinte à ce type d'entité.
	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"/>	Le projet engendre une modification de l'occupation des sols, du fait de l'évolution d'une parcelle en friche vers un espace aménagé. Le site est constitué par des délaissés de terrains SNCF.

**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 projet de pôle de restauration s'inscrit dans le projet global d'aménagement et de renouvellement urbain du secteur de développement urbain Castermant et de ses abords sud-est, dans le cadre de la démarche « Inventons la Métropole du Grand Paris ». De fait, les incidences des aménagements de l'ensemble de ce secteur sont susceptibles d'être cumulées. Au stade « OAP » approuvées en 2022, il est toutefois difficile de cerner ces incidences avec précision. Il peut néanmoins être attendu une amélioration d'ensemble de la qualité urbaine et architecturale d'un secteur aujourd'hui peu valorisé. Concernant les incidences négatives, en fonction de la programmation des projets et des différents travaux, il peut être attendu un cumul de nuisances relatives aux différents chantiers, qui resteront cependant limitées dans le temps. En phase exploitation, l'ensemble du secteur drainera probablement un trafic plus important, tout en favorisant localement une meilleure prise en compte des impératifs environnementaux (conception innovante et bioclimatique de l'habitat, mixité des fonctions urbains, réhabilitation de bâtiments (abattoirs), diversification des modes de circulation, qualité des espaces verts...

**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 lesquels :

**6.4 Description, le cas échéant, des mesures et des caractéristiques du projet destinées à éviter ou réduire les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine (pour plus de précision, il vous est possible de joindre une annexe traitant de ces éléments) :**

La mise en œuvre du projet de pôle de restauration vise les objectifs suivants (détails dans notice descriptive en annexe) :

- Relation harmonieuse des bâtiments avec leur environnement immédiat ;
- Choix intégré des procédés et produits de construction ;
- Chantier à faibles nuisances ;
- Maîtrise des consommations énergétiques des bâtiments ;
- Gestion partiellement alternative des eaux pluviales ;
- Aménagements paysagers avec différentes strates végétales.

**7. Auto-évaluation (facultatif)**

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.

/

**8. Annexes**

**8.1 Annexes obligatoires**

Objet		
1	Document CERFA n°14734 intitulé « informations nominatives relatives au maître d'ouvrage ou pétitionnaire » - <b>non publié</b> ;	<input checked="" type="checkbox"/>
2	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"/>
3	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"/>
4	Un plan du projet <u>ou</u> , pour les travaux, ouvrages ou aménagements visés aux catégories 5° a), 6° b) et c), 7°, 9°, 10°, 11°, 12°, 13°, 22°, 32, 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"/>
5	Sauf pour les travaux, ouvrages ou aménagements visés aux 5° a), 6° b) et c), 7°, 9°, 10°, 11°, 12°, 13°, 22°, 32, 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"/>
6	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 checked="" type="checkbox"/>

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

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

Objet	
<ul style="list-style-type: none"><li>Annexe 7 : Sites naturels sensibles</li><li>Annexe 8 : Espaces Naturels Sensibles et Espaces Naturels Régionaux (PRIF)</li><li>Annexe 9 : Prélocalisation des zones humides</li><li>Annexe 10 : Occupation du sol du site de projet</li><li>Annexe 11 : Extrait du SRCE Ile-de-France : composantes</li><li>Annexe 12 : Extrait du SRCE Ile-de-France : objectifs</li><li>Annexe 13 : Patrimoine culturel et paysager</li><li>Annexe 14 : Aléa retrait/gonflement des argiles</li><li>Annexe 15 : Risque de remontées de nappes</li><li>Annexe 16 : Plan de Prévention du Risque Inondation</li><li>Annexe 17 : Nuisances et pollutions</li><li>Annexe 18 : Extrait du plan de zonage du PLU de Chelles</li><li>Annexe 19 : Orientations d'Aménagement et de Programmation – PLU de Chelles</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>Annexe 20 : Extrait du plan des servitudes d'utilité publique de Chelles</li><li>Annexe 21 : Notice descriptive du projet</li></ul>

## 9. Engagement et signature

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

Fait à

LEVALLOIS-PERRET

le,

16 Décembre 2022

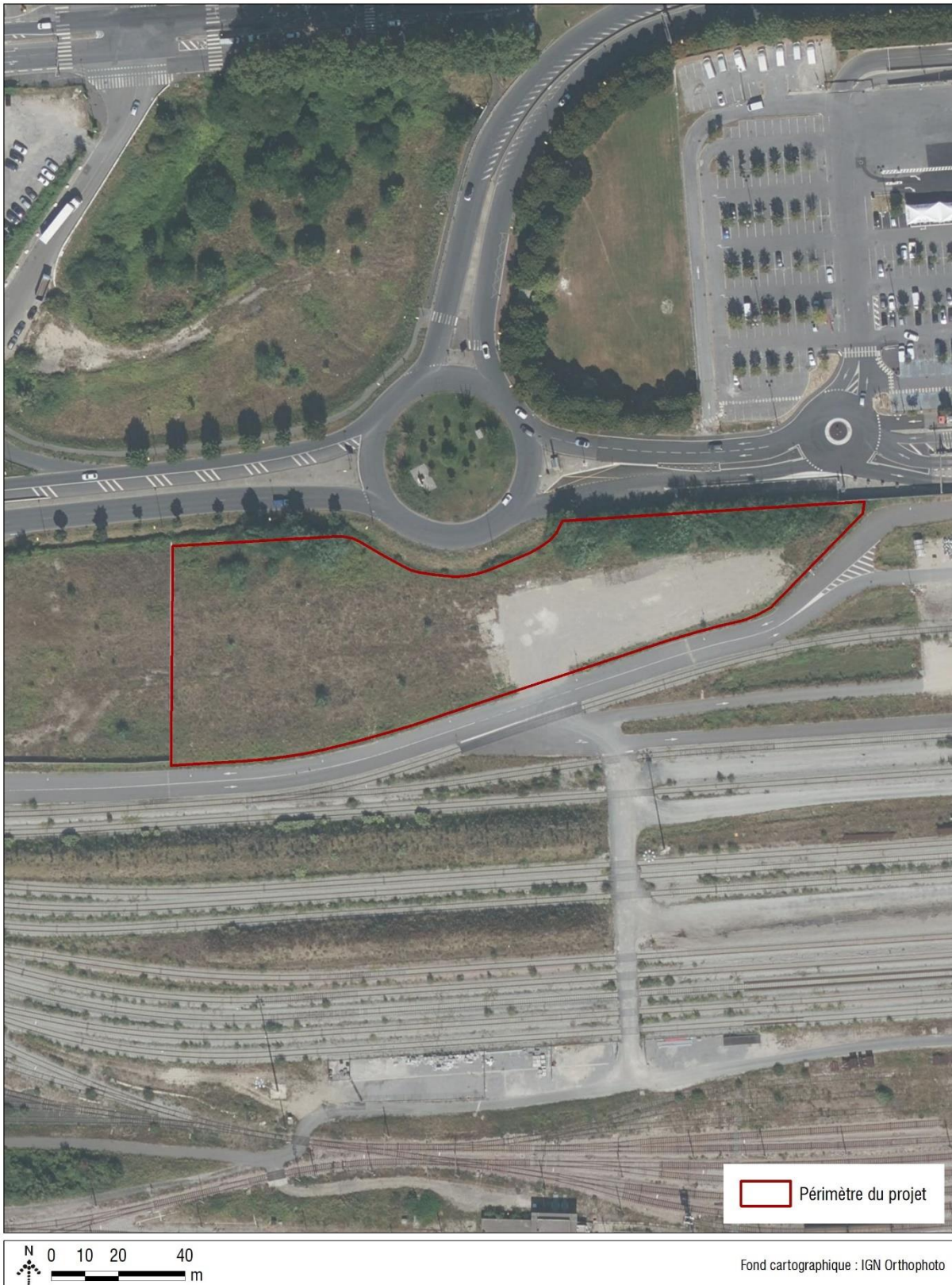
Signature

  
BCA  
55, rue Deguingand  
92300 LEVALLOIS-PERRET  
RCS Paris 812 108 843

Insérez votre signature en cliquant sur le cadre ci-dessus



Annexe 2 : Plan de situation



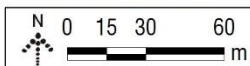
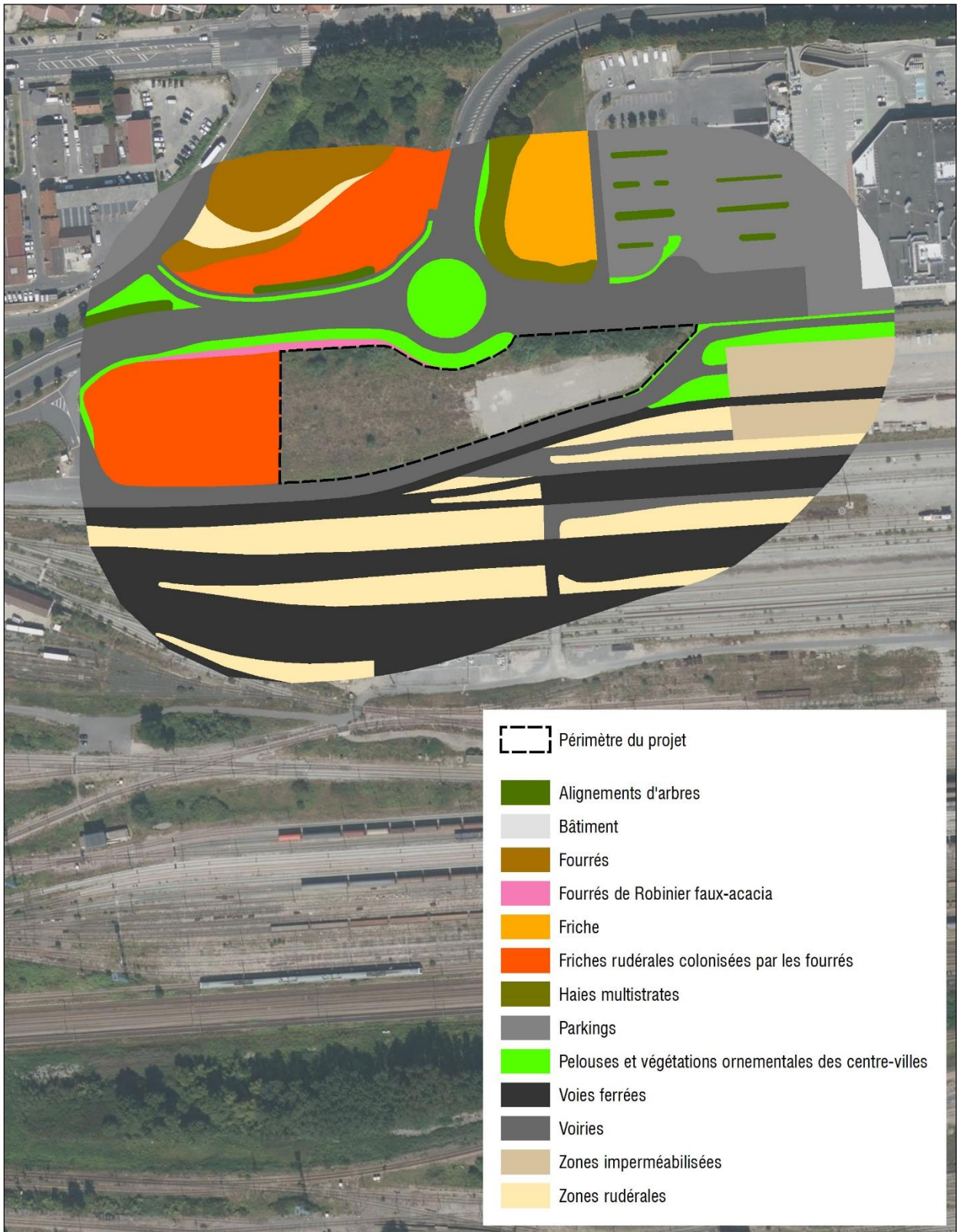
Annexe 2 bis: Plan de situation



Annexe 3 : Localisation des prises de vues



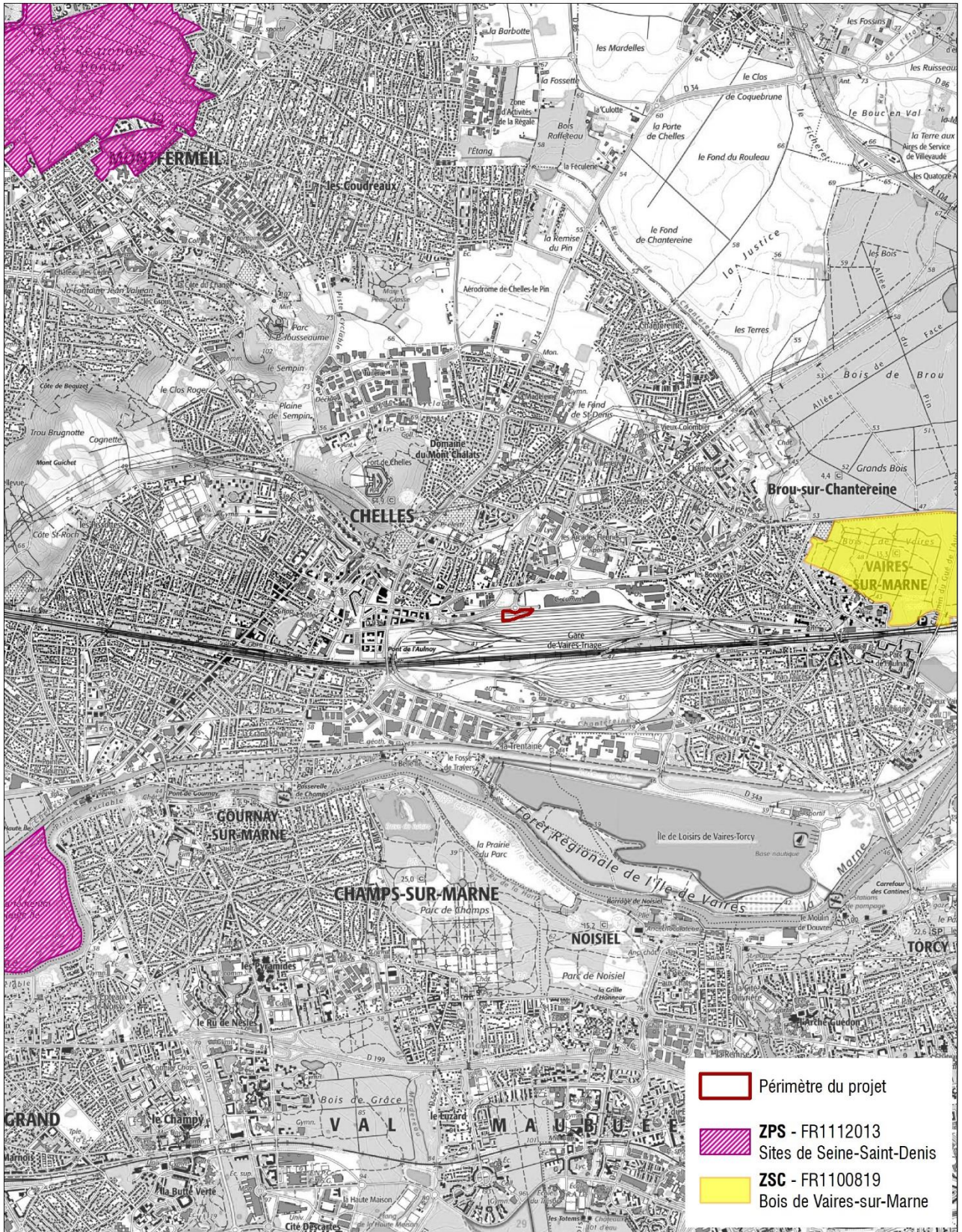
Annexe 4 : Plan masse du projet



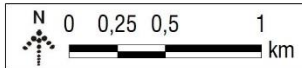
Fond cartographique : IGN Orthophoto

Annexe 5 : Plan des abords du projet



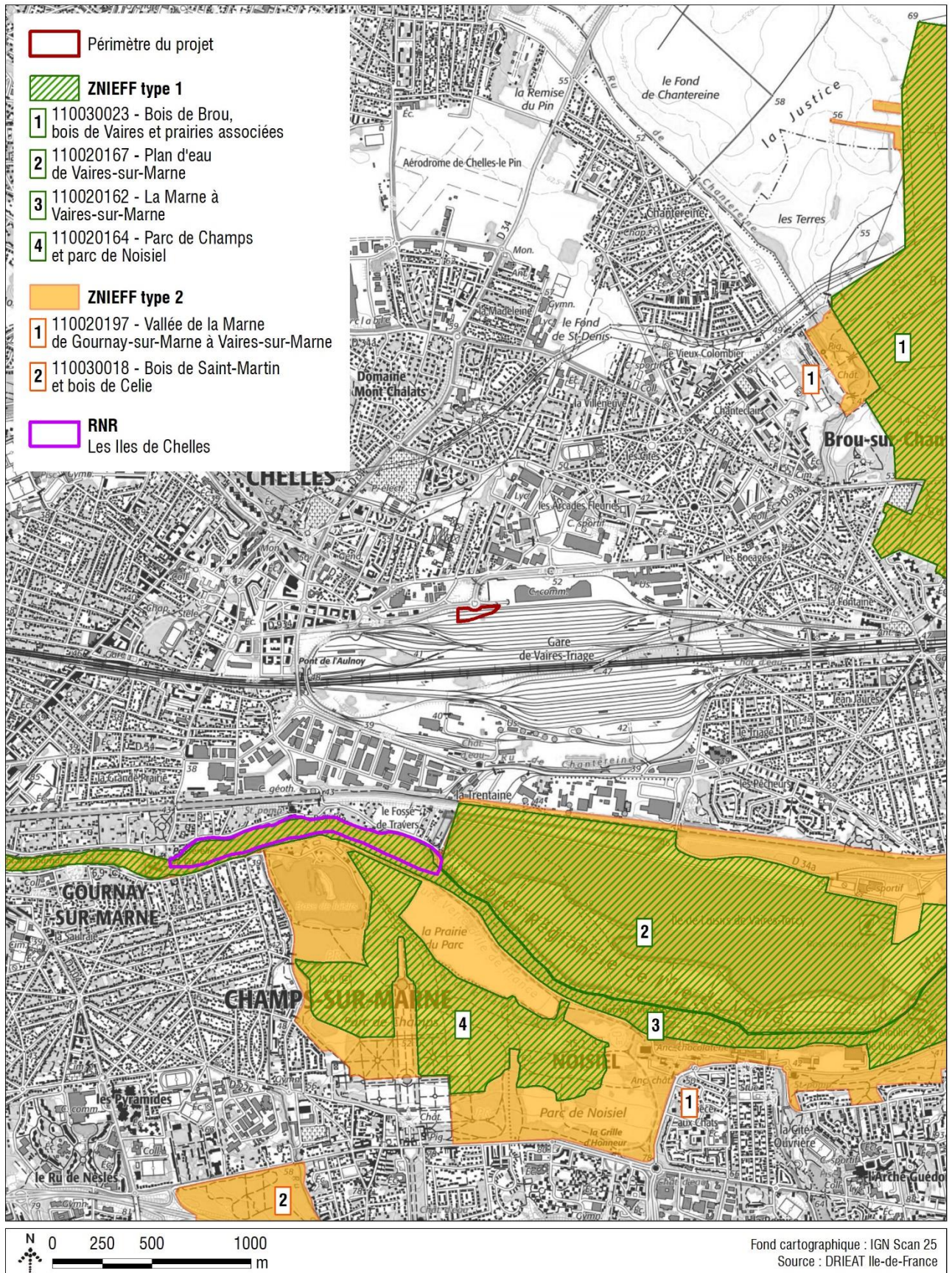


-  Périmètre du projet
-  ZPS - FR1112013  
Sites de Seine-Saint-Denis
-  ZSC - FR1100819  
Bois de Vaires-sur-Marne

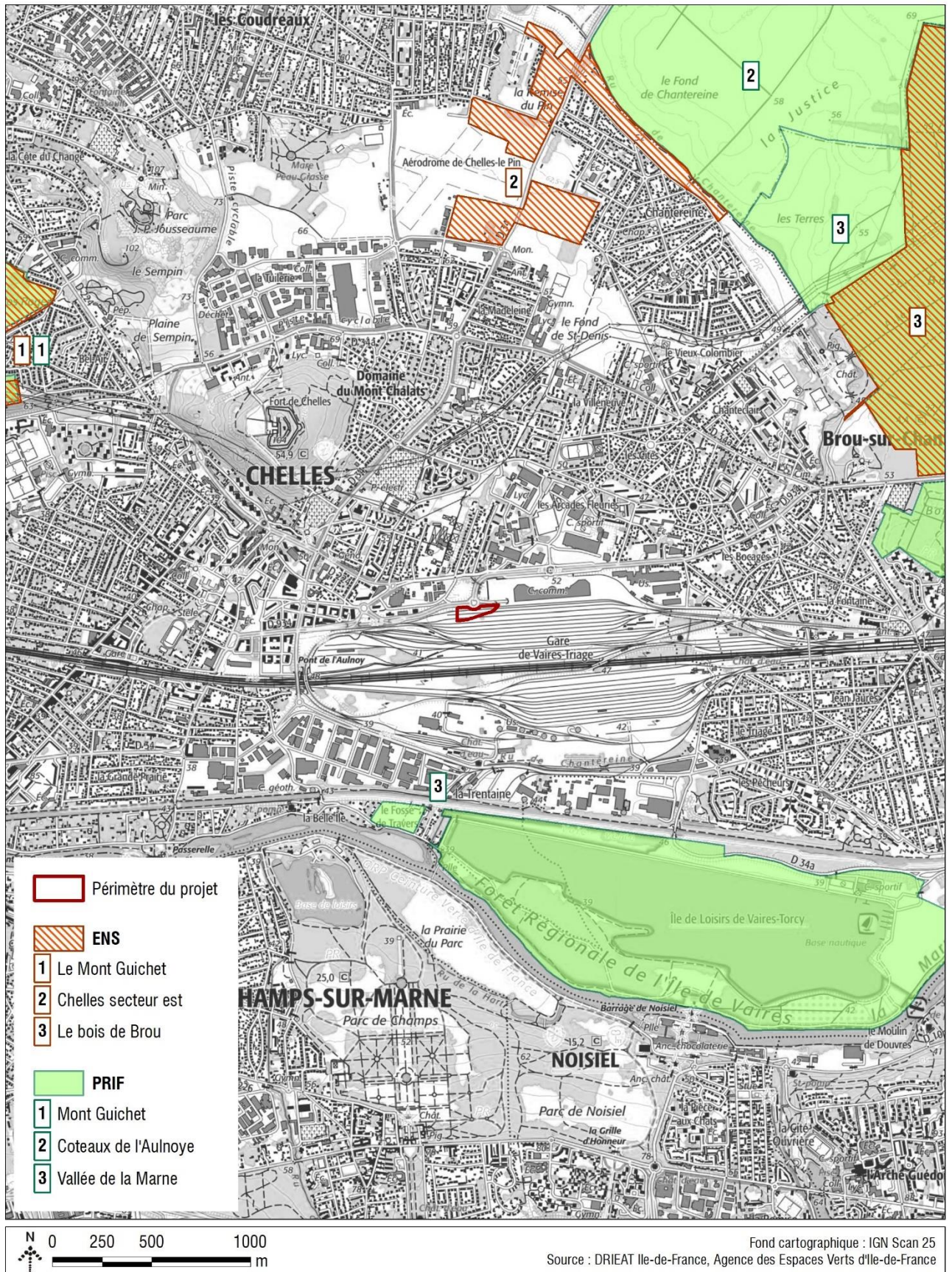


Fond cartographique : IGN Scan 25  
Source : DRIEAT Ile-de-France

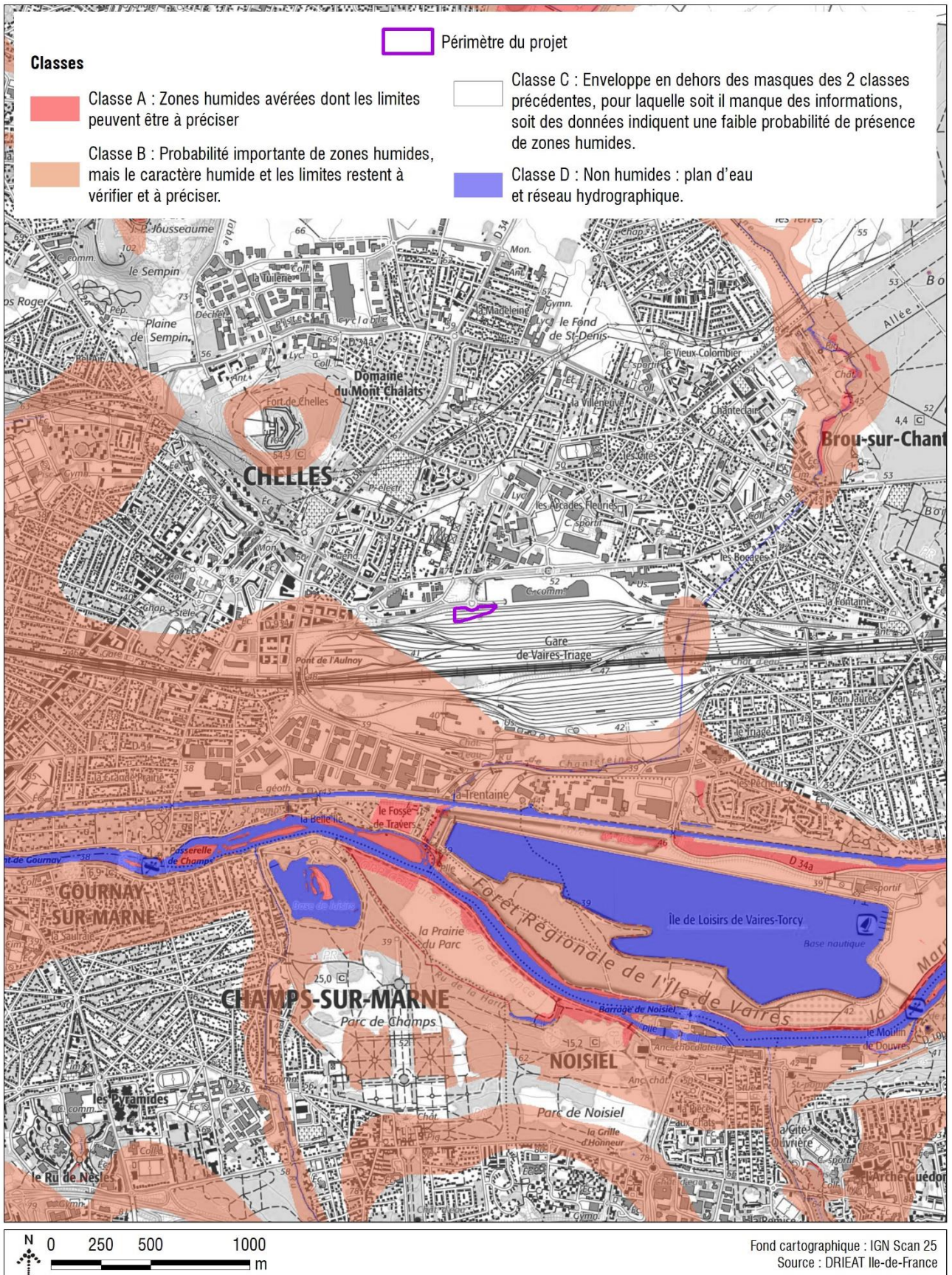
Annexe 6 : Sites Natura 2000



Annexe 7 : Sites naturels sensibles



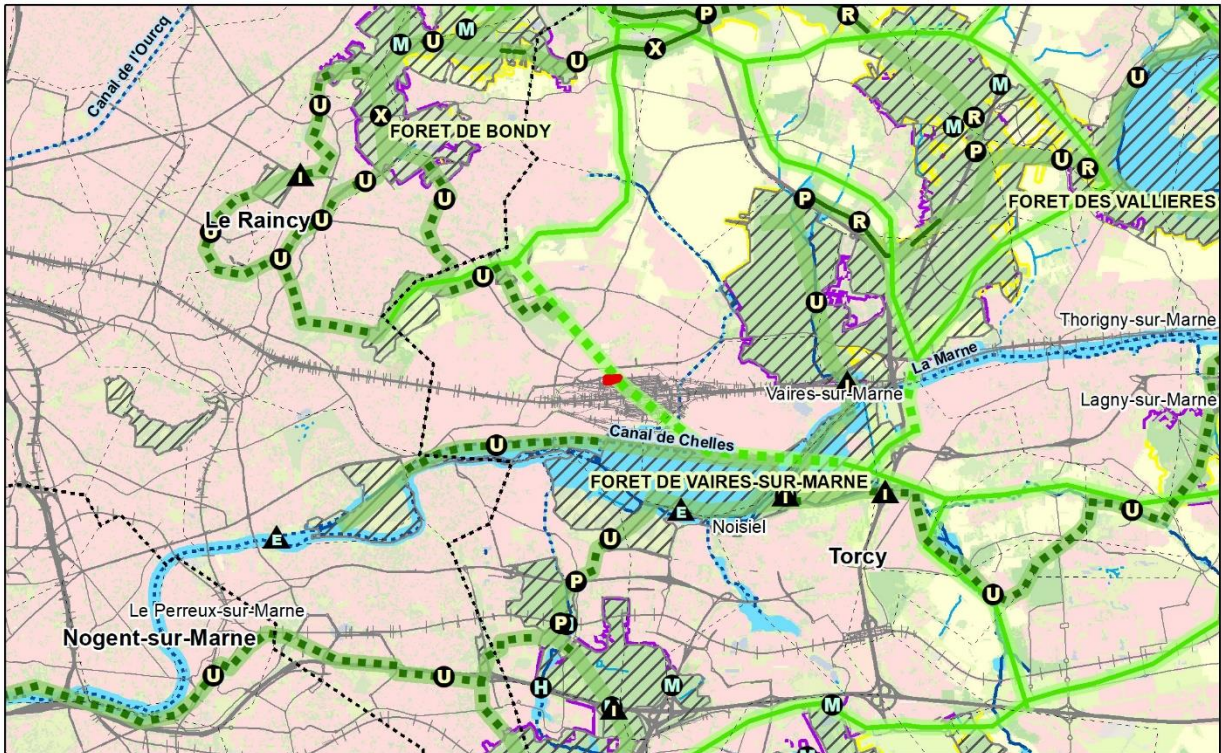
Annexe 8 : Espaces Naturels Sensibles et Espaces Naturels Régionaux (PRIF)



Annexe 9 : Prélocalisation des zones humides



Annexe 10 : Occupation du sol du site de projet



### CONTINUITES ECOLOGIQUES

#### Réservoirs de biodiversité

- Réservoirs de biodiversité
- Autres espaces d'intérêt écologique hors Ile-de-France

#### Corridors de la sous-trame arborée

- Corridors fonctionnels diffus au sein des réservoirs de biodiversité
- Corridors fonctionnels entre les réservoirs de biodiversité
- Corridors à fonctionnalité réduite entre les réservoirs de biodiversité

#### Corridors de la sous-trame herbacée

- Corridors fonctionnels des prairies, friches et dépendances vertes
- Corridors à fonctionnalité réduite des prairies, friches et dépendances vertes

#### Corridors et continuum de la sous-trame bleue

- Cours d'eau et canaux fonctionnels
- Cours d'eau et canaux à fonctionnalité réduite
- Cours d'eau intermittents fonctionnels
- Cours d'eau intermittents à fonctionnalité réduite
- Corridors et continuum de la sous-trame bleue

Périmètre du projet

### ÉLÉMENTS FRAGMENTANTS

#### Obstacles des corridors arborés

- Infrastructures fractionnantes

#### Obstacles de la sous-trame bleue

- Obstacles à l'écoulement (ROE v3)

#### Point de fragilité des corridors arborés

- Routes présentant des risques de collision avec la faune
- Passages contraints au niveau d'un ouvrage sur une infrastructure linéaire
- Passages difficiles dus au mitage par l'urbanisation
- Clôtures difficilement franchissables

#### Points de fragilité des continuités de la sous-trame bleue

- Secteurs riches en mares et mouillères recoupés par des infrastructures de transport
- Zones humides alluviales recoupées par des infrastructures de transport

### OCCUPATION DU SOL

- Boisements
- Formations herbacées
- Cultures
- Plans d'eau et bassins
- Carrières, ISD et terrains nus
- Tissu urbain

Lisières agricoles des boisements de plus de 100 hectares

Lisières urbaines des boisements de plus de 100 hectares

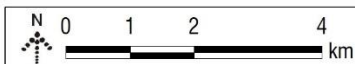
#### Infrastructures de transport

- Infrastructures ferroviaires majeures
- Infrastructures routières majeures
- Infrastructures ferroviaires importantes
- Infrastructures routières importantes
- Infrastructures ferroviaires de 2e ordre
- Infrastructures routières de 2e ordre

Limites régionales

Limites départementales

Limites communales



Source : DRIEAT Ile-de-France



## CORRIDORS À PRÉSERVER OU RESTAURER

- Principaux corridors à préserver**
- Corridors de la sous-trame arborée
- Corridors alluviaux multitrames**
- Le long des fleuves et rivières
  - Le long des canaux
- Principaux corridors à restaurer**
- Corridors de la sous-trame arborée
- Corridors alluviaux multitrames en contexte urbain
- Le long des fleuves et rivières
  - Le long des canaux
- Réseau hydrographique**
- Autres cours d'eau intermittents à préserver et/ou à restaurer
  - Cours d'eau à préserver et/ou à restaurer
- Connexions multitrames**
- Autres connexions multitrames

Périmètre du projet

## ÉLÉMENTS À PRÉSERVER

- Réservoirs de biodiversité
- Milieux humides

## ÉLÉMENTS FRAGMENTANTS À TRAITER PRIORITAIREMENT

- Obstacles et points de fragilité de la sous-trame arborée**
- Coupures des réservoirs de biodiversité par les infrastructures majeures ou importantes
  - Principaux obstacles
  - Points de fragilité des corridors arborés
- Obstacles et points de fragilité de la sous-trame bleue**
- Secteurs riches en mares et mouillères recoupés par des infrastructures de transport
  - Milieux humides alluviaux recoupés par des infrastructures de transport

## AUTRES ÉLÉMENTS D'INTÉRÊT MAJEUR pour le fonctionnement des continuités écologiques

- Secteurs de concentration de mares et mouillères
- Mosaïques agricoles
- Lisières agricoles des boisements de plus de 100 ha situés sur les principaux corridors arborés

## OCCUPATION DU SOL

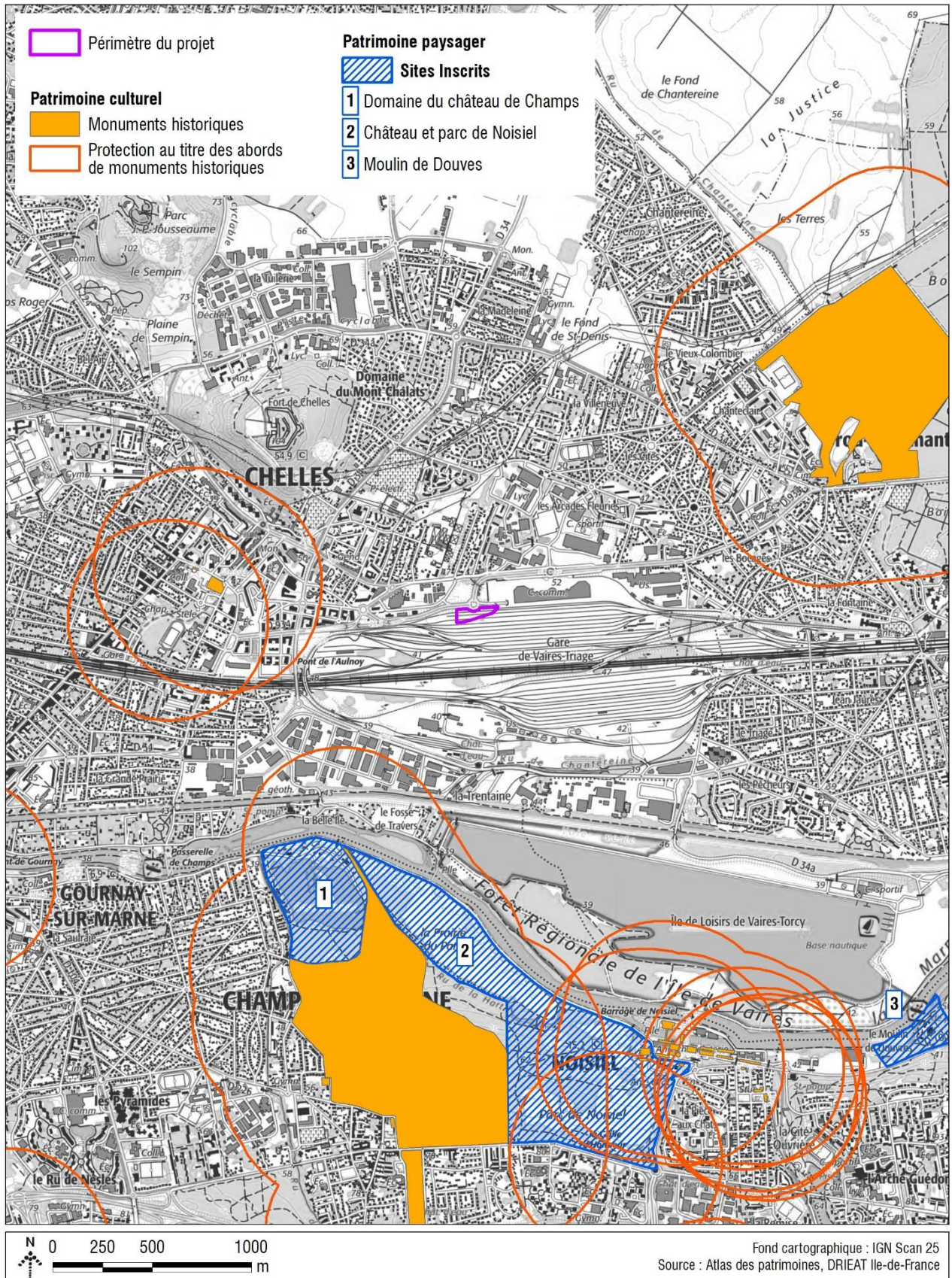
- Boisements
- Formations herbacées
- Cultures
- Plans d'eau et bassins
- Carrières, ISD et terrains nus
- Tissu urbain

## Infrastructures de transport

- Infrastructures ferroviaires majeures
- Infrastructures routières majeures
- Infrastructures ferroviaires importantes
- Infrastructures routières importantes
- Infrastructures ferroviaires de 2e ordre
- Infrastructures routières de 2e ordre
- Limites régionales
- Limites départementales
- Limites communales

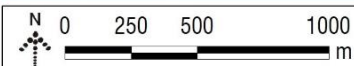
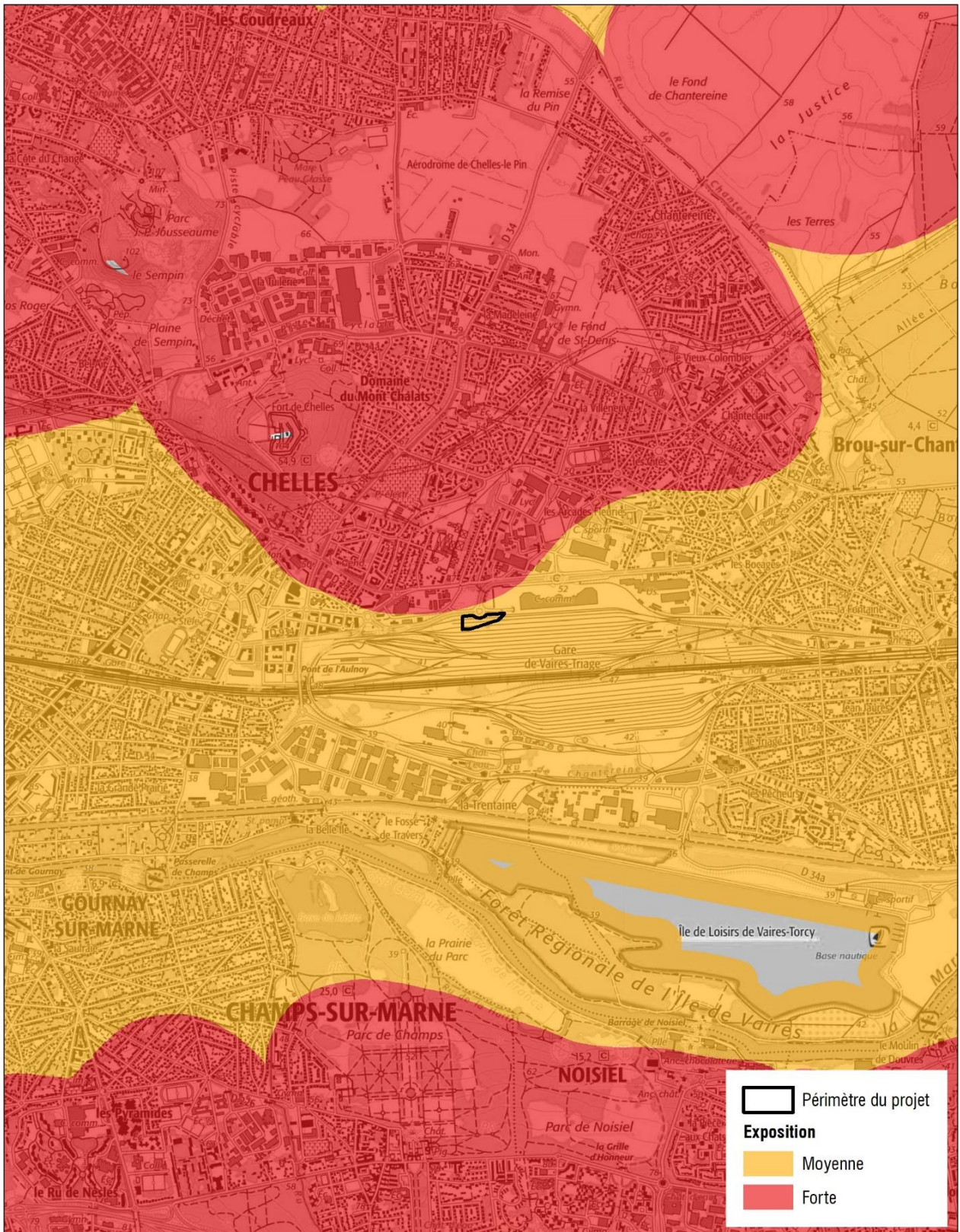


Source : DRIEAT Ile-de-France



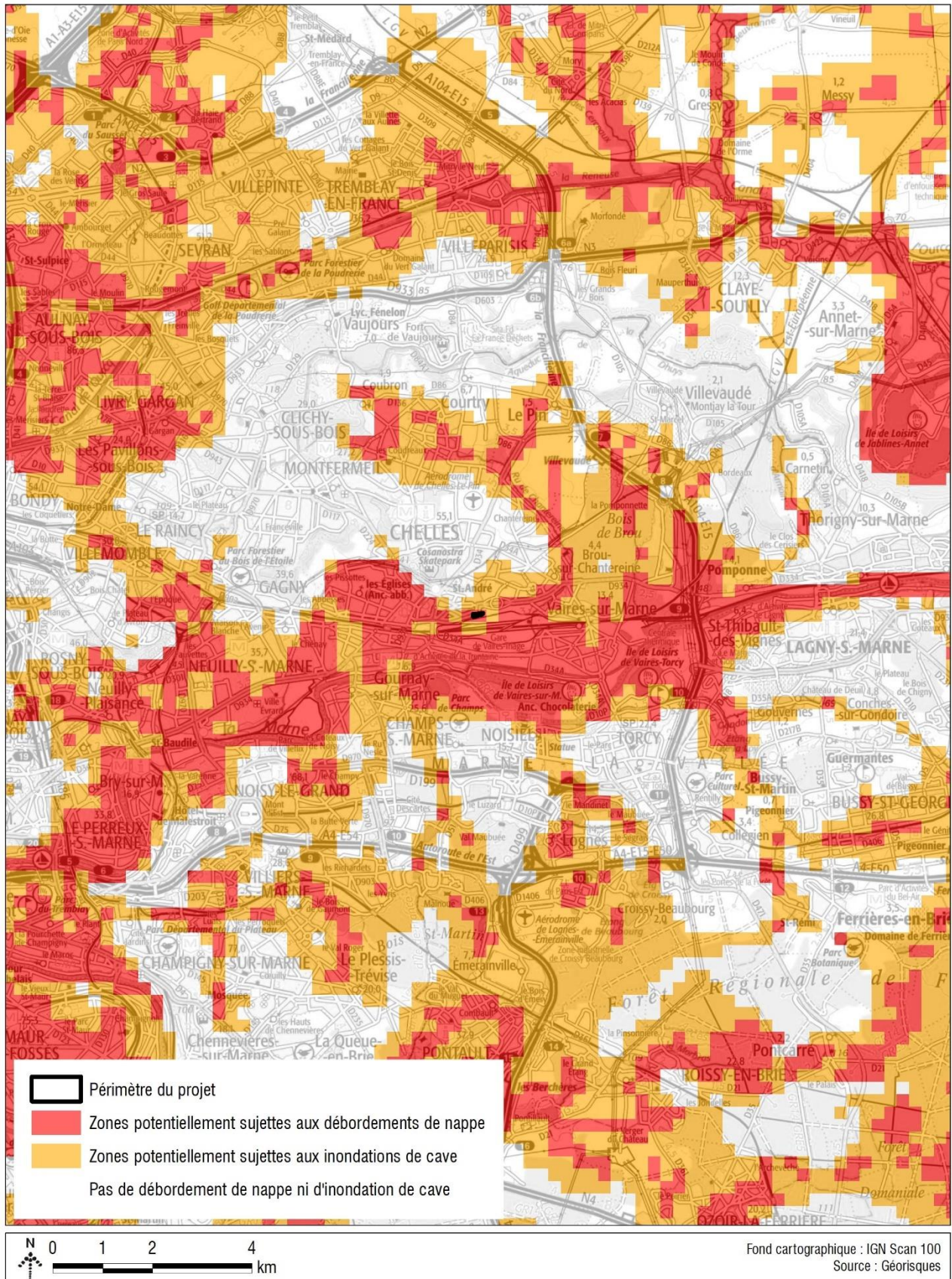
Annexe 13 : Patrimoine culturel et paysager





Fond cartographique : IGN Scan 25  
Source : Géorisques

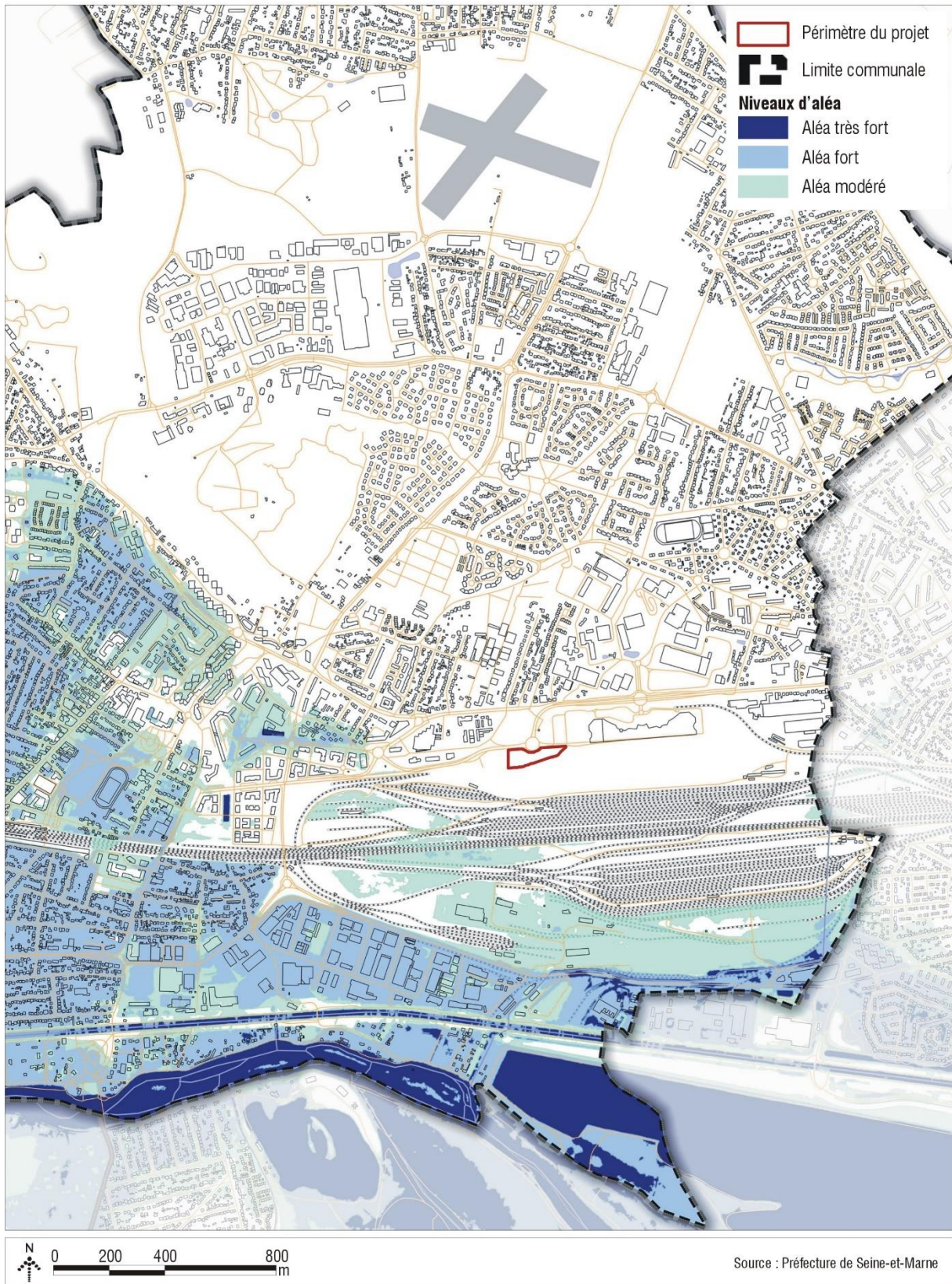
Annexe 14 : Aléa retrait/gonflement des argiles



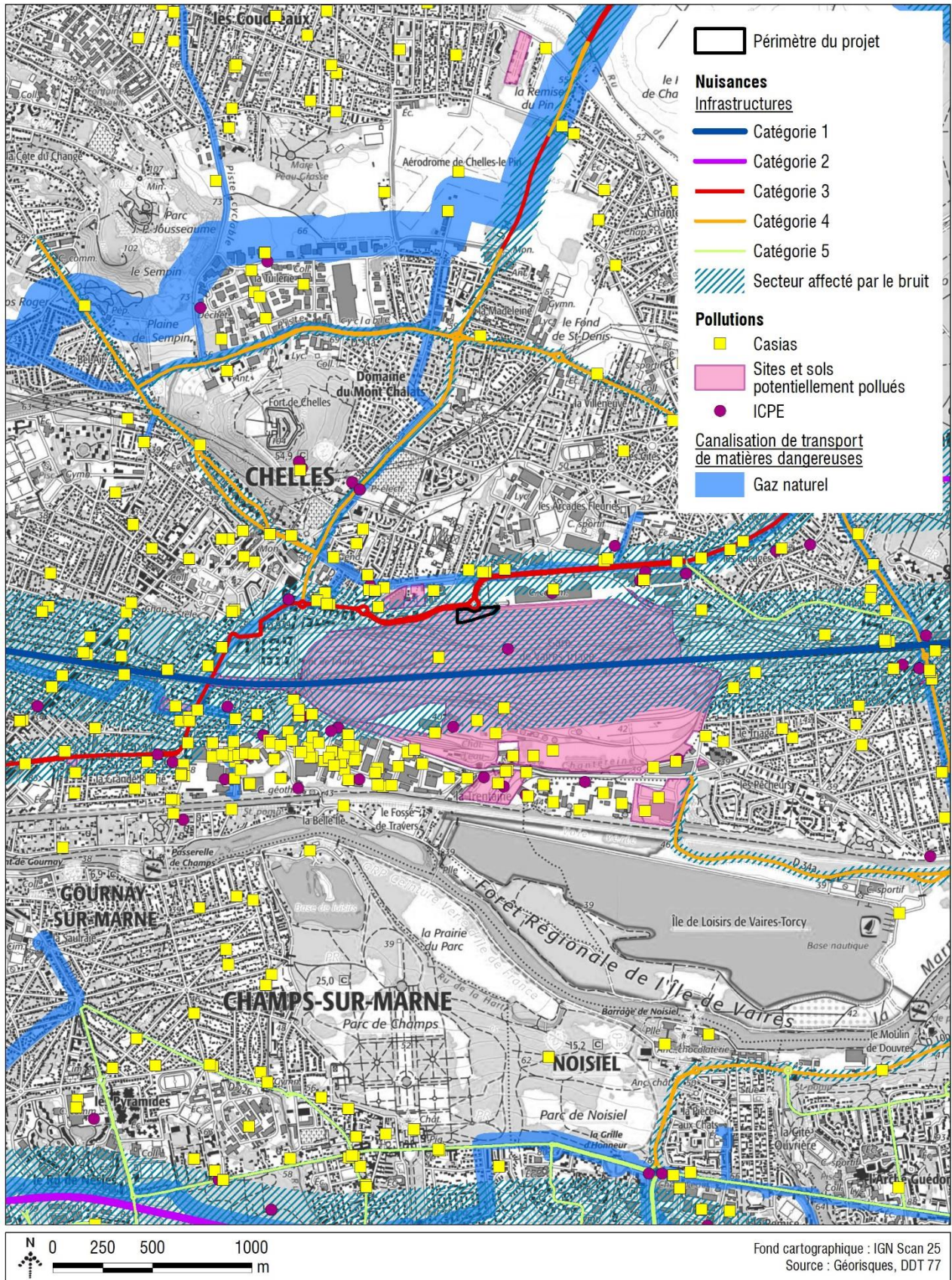
Annexe 15 : Risque de remontées de nappes



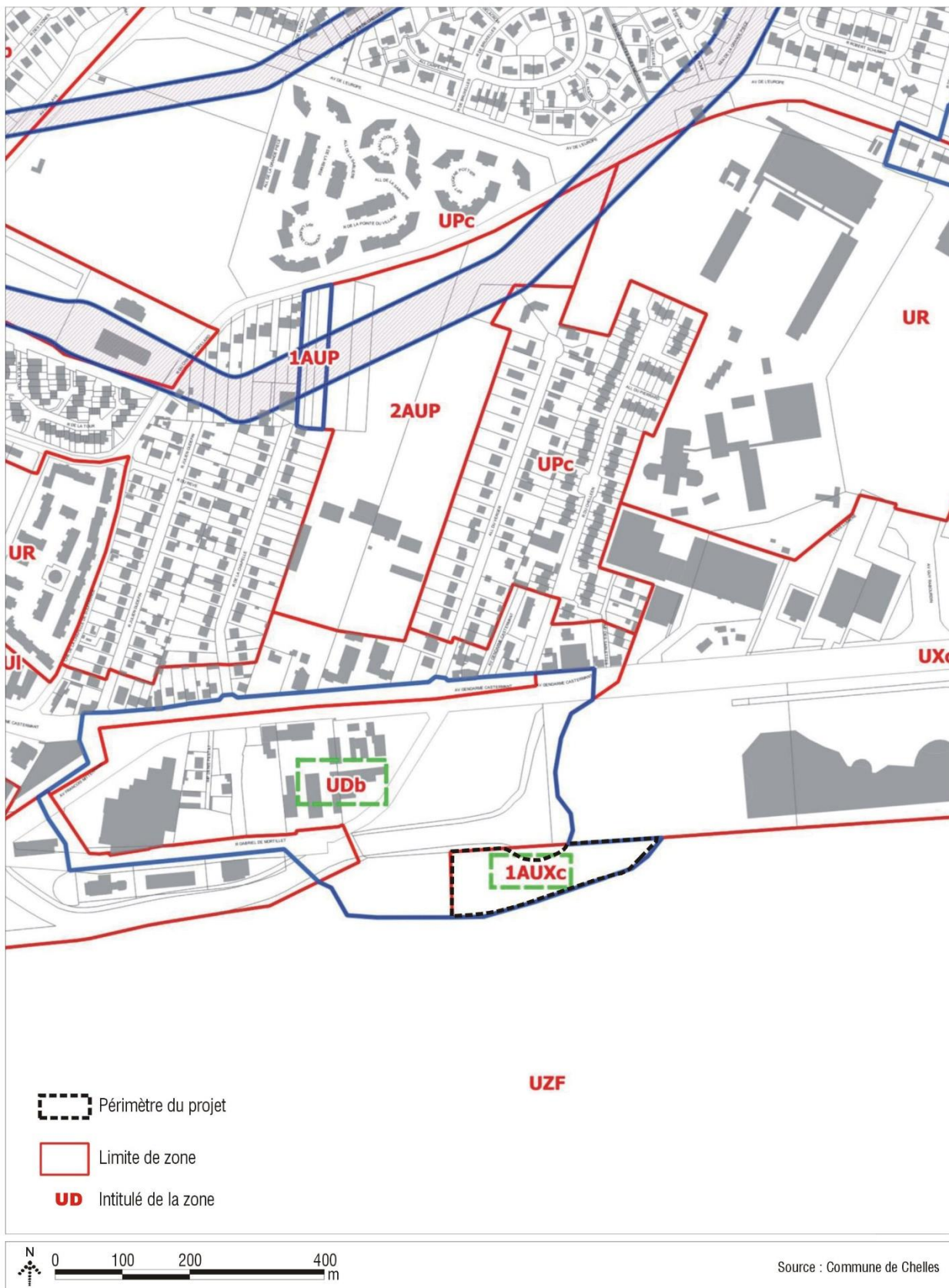
# PLAN DE PRÉVENTION DES RISQUES NATURELS PRÉVISIBLES RISQUE D'INONDATION - ALÉAS (PROJET)



Annexe 16 : Plan de Prévention du Risque Inondation



Annexe 17 : Nuisances et pollutions



Annexe 18 : Extrait du plan de zonage du Plan Local de Chelles

# OAP n°5 AMÉNAGEMENT DU SECTEUR DE DÉVELOPPEMENT URBAIN CASTERMANT ET DE SES ABORDS SUD-EST

zoningé PLU



le périmètre de l'OAP n°5



## PROGRAMMATION DES DIFFÉRENTES FONCTIONS



logements  
équipements, activités commerciales et de services



polarité de commerces et services



halle d'exposition intégrant le Musée des Transports



équipement public scolaire

- Développer un programme de logements sur la commune de Chelles proposant une offre diversifiée et favorisant le parcours résidentiel des habitants.

- Développer l'offre commerciale sur Castermant en complémentarité du centre-ville et du centre commercial Terre-Ciel. Rééquilibrer l'activité économique à l'échelle globale de l'OAP

- Réhabiliter les anciens abattoirs de la ville de Chelles en halles d'activités commerciales et de services innovants

## INSERTION URBAINE ET ARCHITECTURALE

principe de dégressivité des hauteurs R+2 au nord jusqu'au R+3+C au sud

- Permettre le renouvellement urbain du secteur Castermant et de ses franges sud-est, comme nouvelle pièce constituante de la ville, en assurant notamment des liaisons facilitées avec l'existant (voirie, école, patrimoine bâti réhabilité)

- Développer des morphologies urbaines et architecturales compactes intégrant un épannelage et un séquençage des volumes, ainsi qu'un traitement différencié des façades.

- Permettre une densification mesurée et des typologies architecturales variées reprenant l'esprit du patrimoine bâti historique de Chelles, privilégiant les matériaux tels que la meulière, la pierre, la brique, la terre crue et le bois (uniquement en structure ou modénatures)

- Privilégier une conception bioclimatique des bâtiments, sans impacter l'écriture architecturale

traditionnelle recherchée, en travaillant avant tout sur l'implantation, l'orientation des baies principales, la répartition spatiale des pièces de vie, l'emploi de matériaux biosourcés... cherchant à maximiser les apports naturels du soleil en hiver et un rafraîchissement naturel en été.

## AMBITIONS PAYSAGÈRES



espace végétalisé

porosités visuelles et végétalisées en cœur d'îlot

principe de traitement perméable avec végétation

- Mettre en place une trame verte à l'échelle du secteur en déclinant les dispositifs, plantations et essences végétales permettant de laisser place à la nature dans le quartier et à des coeurs d'îlots végétalisés

- Proposer un espace végétalisé au cœur du quartier type square.

- Concevoir une morphologie urbaine favorisant des porosités visuelles et végétalisées du nord au sud.

- Encourager les dispositifs de gestion de l'eau par le biais d'aménagements paysagers à ciel ouvert et support d'un écosystème riche et varié

## DESERTES ET LIAISONS DOUCES



voirie primaire

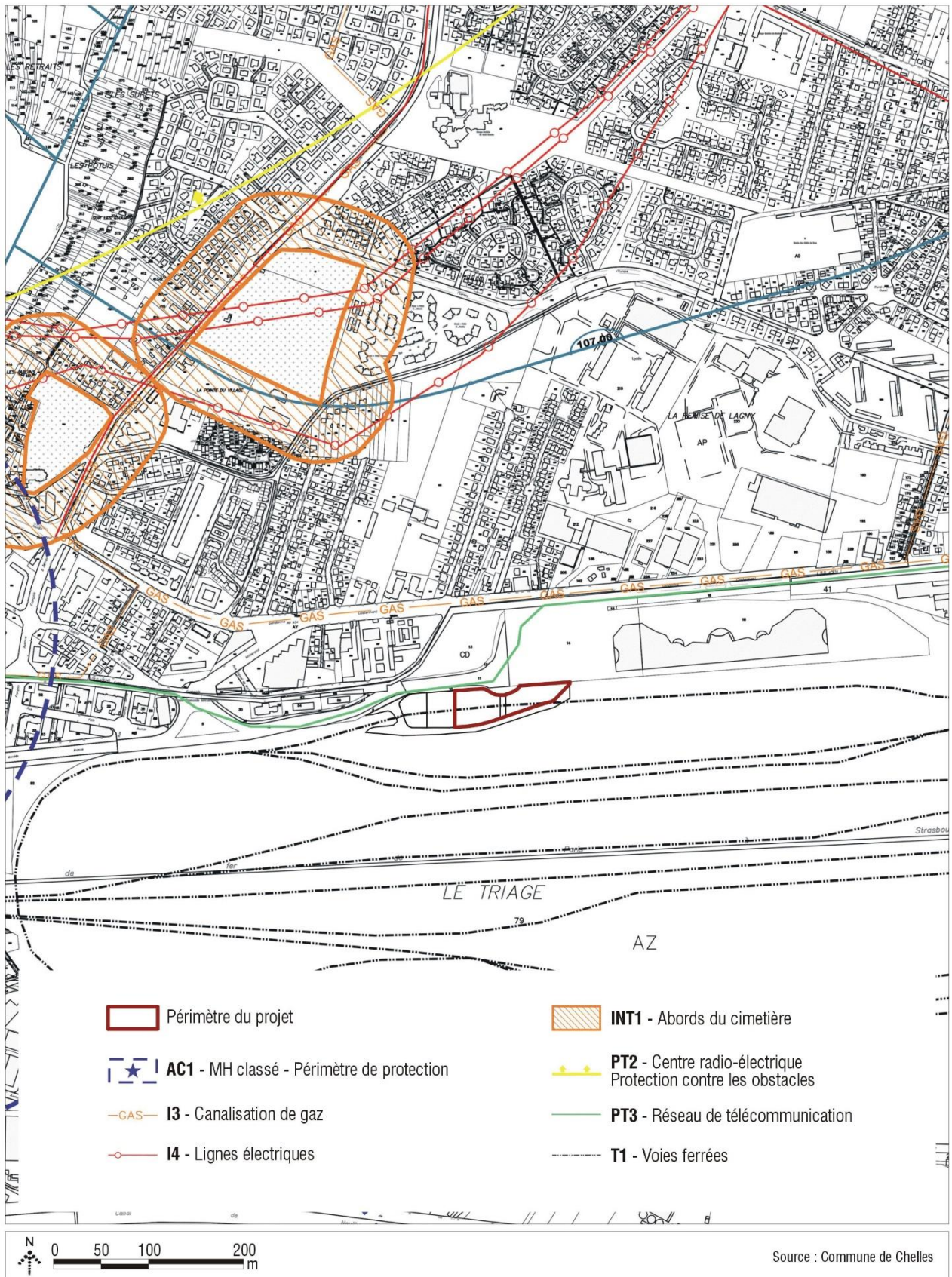
voirie secondaire partagée

desserte depuis le giratoire sud du centre commercial

- Organiser le réseau viaire selon une logique nord-sud depuis l'avenue du Gendarme Castermant au nord et vers la zone ferroviaire au sud. Un maillage secondaire est-ouest viendra desservir l'ensemble du quartier. Ce réseau devra favoriser les déplacements en mode doux (vélos, piétons)

- Permettre la requalification et le reprofilage de l'avenue du Gendarme Castermant en voie type «boulevard urbain apaisé»

- Sur le secteur à dominante résidentielle, l'ensemble des voies internes du secteur sont des voies partagées. L'usage automobile est possible mais les modes doux y sont prioritaires.



Annexe 20 : Extrait du plan des servitudes d'utilité publique de Chelles

Annexe 21 : Notice descriptive du projet



## A . L'EXISTANT

### I - L'ENVIRONNEMENT EXISTANT

#### a) Composition de la structure urbaine

Situé en bordure de l'Avenue du Sergent Castermant dont il est le prolongement visuel, le terrain d'assiette du projet se trouve à la rencontre de territoires à la morphologie et aux caractéristiques paysagères contrastées.

Au Nord à l'Est et à l'Ouest, le site est bordé par l'environnement éclaté de l'Avenue du Sergent Castermant, où sont installés des activités, des commerces et des logements. Le paysage est marqué par la présence de bâtiments d'activités ou commerciaux type "boîtes", à la composition et à l'organisation formelle aléatoire.

Au Sud, l'immense Domaine ferroviaire de la SNCF marque clairement les limites de l'urbanisation.

Un grand giratoire, le Rond-point de Terre et Ciel organise la circulation dans le quartier.

Le secteur est caractéristique d'un paysage périurbain en mutation.

Le site d'implantation du projet est desservi par la RD 934.

La RD 934, élément structurant du paysage, affirme sa présence par l'activité dont elle est le support.

Dans ce paysage, le site du projet s'inscrit dans la continuité de l'urbanisation périurbaine de la ville de Chelles qui se poursuit tout au long de la RD 934.

L'aménagement proposé s'organise dans la profondeur du terrain avec le renforcement des activités prévues, par la création de trois nouveaux bâtiments du pôle de restauration.

#### La structure foncière



Le secteur d'études est constitué d'un foncier formé par des grandes parcelles, issues de l'ancien parcellaire agricole.

#### **b) L'occupation du site**

L'usage actuel des sols sur le périmètre du projet est le suivant :

#### **Le site du projet**

- Le terrain est actuellement une friche inexploitée, il faut noter la présence de taillis forestiers sans intérêt patrimonial.

#### **Hauteur des constructions**

En général, les constructions du secteur ont une hauteur moyenne située : entre 6 m et 12 m. Les bâtiments environnants ou programmés sont des bâtiments à vocations de logements, d'activités, de commerce ou de service.

#### **c) Les éléments de patrimoine et éléments remarquables**

##### **Patrimoine archéologique**

Sans objet : il n'y a pas de servitude archéologique sur le terrain du projet.

##### **d) Eléments remarquables du secteur**

L'environnement du projet comprend des éléments remarquables proches du terrain : d'anciennes halles à usage des ateliers municipaux, aujourd'hui désaffectées, dont la présence marque fortement le paysage.

La rencontre entre paysage "naturel" et urbanisation participe à la particularité du site, véritable point "charnière" entre le vieux bourg de Chelles et le secteur « Terre et Ciel », important centre commercial du secteur.

La transition entre ces espaces aux vocations différentes mais complémentaires sera réalisée, par une réflexion sur le paysage et sur les gabarits proposés dans le cadre de l'aménagement global du secteur.

Le projet des trois restaurants viendra renforcer les activités existantes. L'animation générée sur le site permettra d'assurer une meilleure cohésion entre les différents projets de logements, d'activités et de commerces programmés dans le secteur

## **II - TOPOGRAPHIE DU SITE ET RELIEF NATUREL**

### **a) la topographie du site**

Le périmètre du projet présente un relief naturel légèrement penté, avec une pente dans sa diagonale N-S d'environ 2%

La topographie initiale se situe entre les cotes 43.46 NGF à l'angle Nord-Ouest du site, 43.25 NGF à l'angle Nord-Est, 40.18 m NGF à l'angle Sud-Ouest et 41.09 m NGF à l'angle Sud-Est du site.

Un dénivelé d'environ 3m existe entre le niveau de l'espace public de la RD 934 et le terrain naturel situé en contrebas au niveau du Domaine ferroviaire.

Ce dénivelé est actuellement géré par un fort talus situé à l'extérieur de la parcelle.

### **b) Le relief naturel du terrain**

Le terrain naturel sera retravaillé en rehaussant de manière générale les niveaux du terrain naturel du site d'environ 1,50m pour présenter une meilleure vision des bâtiments depuis la RD 934.

La plateforme Ouest sera relevée à la cote 41.96 NGF et la plateforme à la cote 42.50 NGF, cela permettra de répondre aux règles du PPRI.

## **III - LE PAYSAGE URBAIN**

Les évolutions de la structure urbaine et paysagère concernent :

- D'un point de vue paysager, le projet va offrir un ensemble bâti composé et cohérent qui va se substituer à une friche ne présentant aucune valeur paysagère ni agricole.
- Le projet s'inscrit dans un schéma général d'urbanisme du quartier intégrant un grand projet urbain le long de la RD 934, le projet « Les halles de Castermant » se place en charnière entre la RD 934 et les zones pavillonnaires plus au Nord.

La transformation du paysage sera compensée par :

- La qualité architecturale et urbaine du projet, les façades du projet seront traitées avec des matériaux prenant en compte l'environnement actuel du quartier, notamment les anciennes halles.

La recherche de la qualité des espaces extérieurs passe par la plantation d'arbres, et par le traitement qualitatif des cheminements piétons-cyclistes et des limites du terrain faisant face aux futurs bâtiments de logements du projet « Les halles de Castermant », au Rond-point de Terre et ciel et au centre commercial contigu.

La bande de retrait et de protection visuelle le long de la RD 934 est tout particulièrement soignée en matière de plantations.

## B . LE PROJET ARCHITECTURAL ET URBAIN

### I. LE SITE

Le projet s'inscrit sur des parcelles foncières d'une surface totale de 9 341 m<sup>2</sup>, sur la Commune de Chelles.

#### Une logique de site naturel et commercial :

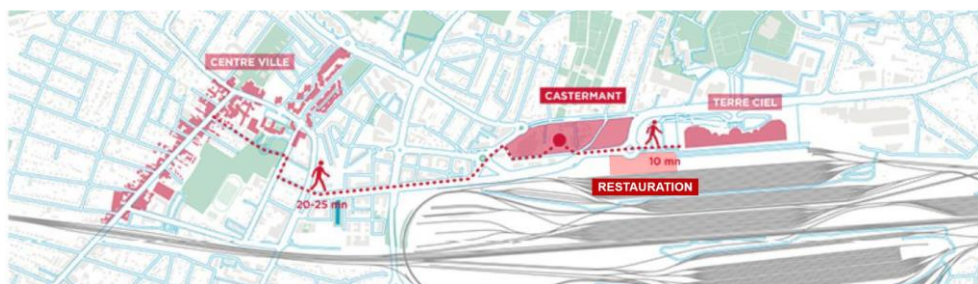
Chelles fait partie de la Communauté d'Agglomération de Paris-Vallée de la Marne et est desservie par la RD 934, voie départementale Est-Ouest principal moteur de son développement dans la seconde moitié du XX<sup>ème</sup> siècle.

Il s'agit d'une commune périurbaine, comprenant un vieux centre-bourg, des lotissements pavillonnaires, un Parc d'activités et de commerces en plein essor depuis les années 1990 et également un immense Domaine ferroviaire à vocation régionale au Sud du site.

Inséré au cœur de la zone d'activités et de commerces, et en position visuellement privilégiée sur la RD 934, le nouveau projet proposé participe à son aménagement ; son architecture sobre et soignée renvoie l'image du dynamisme de la ville de Chelles.

L'émergence des enseignes, des alignements d'arbres, et des nouveaux bâtiments de restauration constitue un événement marquant du paysage face à cette voie majeure.

L'image du site est valorisée par son insertion dans un paysage urbain en mutation. De façon réciproque, l'ensemble du projet participe à la mise en valeur du Projet de logements « Les halles de Castermant » et de commerces existant et à venir, et se situe comme une aire de services complémentaire offerte aux habitants de Chelles.



#### Une opération d'aménagement d'ensemble :

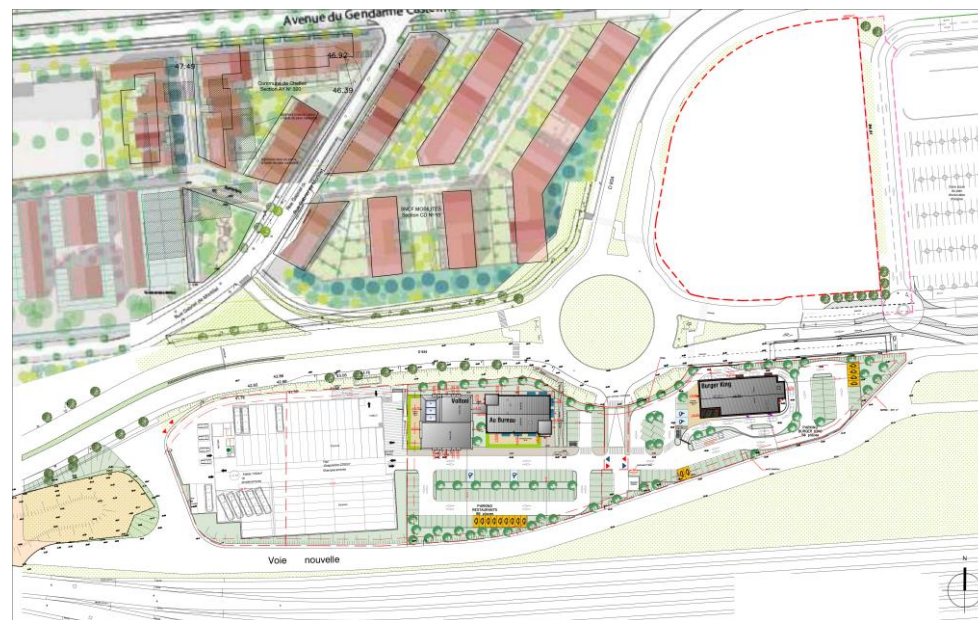
Le projet a fait l'objet d'un projet d'aménagement d'ensemble cohérent entre les espaces bâtis, le parc de stationnement et les espaces verts et de loisirs.

Chelles– Projet de pôle de restauration - PC 4- Notice Descriptive

Le projet présenté est composé de trois corps de bâtiment implantés le long de l'alignement sur la RD 934 constituant ainsi un front bâti.

Une zone de stationnement fortement paysagée est située en cœur d'îlot ou une réserve foncière est prévue en façade sur la RD 934 pour la construction d'un futur bâtiment dédié au Musée des transports dont l'affectation sera complémentaire au programme de restauration.

Entre les différents bâtiments et la RD 934, les aménagements paysagers jouent le rôle de séparateur et de liant avec l'existant. Ces espaces ainsi traités s'intègrent harmonieusement dans un ensemble où il est agréable de se promener.



#### L'intégration du projet dans un secteur plus large :

Le projet de restauration s'inscrit dans la continuité du développement de la ville. A partir de l'aménagement de terrains disponibles du secteur, le projet assure une continuité naturelle et commerciale avec les bâtiments à venir du projet de logements et de commerces « Les halles de Castermant ».

De plus l'utilisation de ces parcelles s'inscrit dans la continuité de l'évolution de la zone voulue par la ville et dans la finalisation d'un travail de circulation tel qu'imaginée par les services de la Communauté d'Agglomération de Paris-Vallée de la Marne.

Ce nouvel ensemble s'intégrera à la politique économique de la ville qui s'avère être un véritable atout dynamique et économique pour la Communauté d'Agglomération de Paris-Vallée de la Marne.

## II. LA DESSERTE

L'accès sur le terrain s'effectue à partir de la RD 934 et du Rond-point Terre et Ciel par une voie de desserte qui est prévue pour accéder au site.

L'entrée du parking disposera de ralentisseurs afin de pousser le visiteur à plus de prudence dans sa conduite.

## III. LE PROGRAMME

Le projet s'inscrit dans l'aménagement d'une « entrée de ville » à vocation d'activités et de commerces développée en complément du projet « Les Halles de Castermant » le long de la RD 934 au Sud du vieux Bourg dans la continuité de la zone commerciale.

### 1. Nature de l'activité envisagée

L'ensemble bâti est occupé par 3 enseignes dédiées à la restauration, le projet ne concernant que le clos-couvert du bâtiment.

### 2. Surface SDP

La surface totale des bâtiments projetés est de 1 343 m<sup>2</sup> SDP

La superficie du terrain est de 9 341 m<sup>2</sup>.

### 3. Stationnement

Une réflexion sur la limitation du stationnement et sa mutualisation a été menée avec le Maître d'ouvrage afin de réduire le nombre de places de stationnement et de favoriser les autres modes de déplacements doux, piétons et cycles, et limiter ainsi par son efficacité les déplacements automobiles.

Le stationnement a été conçu pour accueillir différents types de publics, il comporte 139 places pour véhicules légers avec des places traitées avec un revêtement perméable dont :

- 4 places PMR
- 15 places équipées voitures électriques (soit 10% conformément à la réglementation)
- 15 places pré-équipées voitures électriques (soit 10% conformément à la réglementation)

Et aussi

- 20 emplacements vélos répartis sur les deux lots

## 4. Livraison, accès :

Les camions de livraison emprunteront la voirie du parc de stationnement depuis la RD 934 pour accéder aux aires de livraisons des différents restaurants, ils regagneront la RD 934 par l'axe de sortie.

## 5. Collecte des déchets :

Des aires intérieures de collecte des déchets sont prévues au niveau de chaque restaurant.

## IV. LE PARTI ARCHITECTURAL

Le projet s'inscrit dans l'aménagement existant d'une « entrée de ville » à vocation d'activités et de commerces développée le long de la RD 934.

La conception du projet et son intégration dans le paysage urbain sont l'aboutissement d'une recherche qualitative sur l'architecture des bâtiments, sur les aménagements paysagers, sur l'accessibilité et la fonctionnalité des aires de stationnement.

### ▪ Le parti architectural

Dans le projet étudié dans la perspective des projets en cours dans le secteur et des infrastructures routières, les 3 corps de bâtiments sont implantés en retrait de la RD 934 et en continuité avec les bâtiments existants pour former un ensemble cohérent au niveau de l'implantation et du fonctionnement.

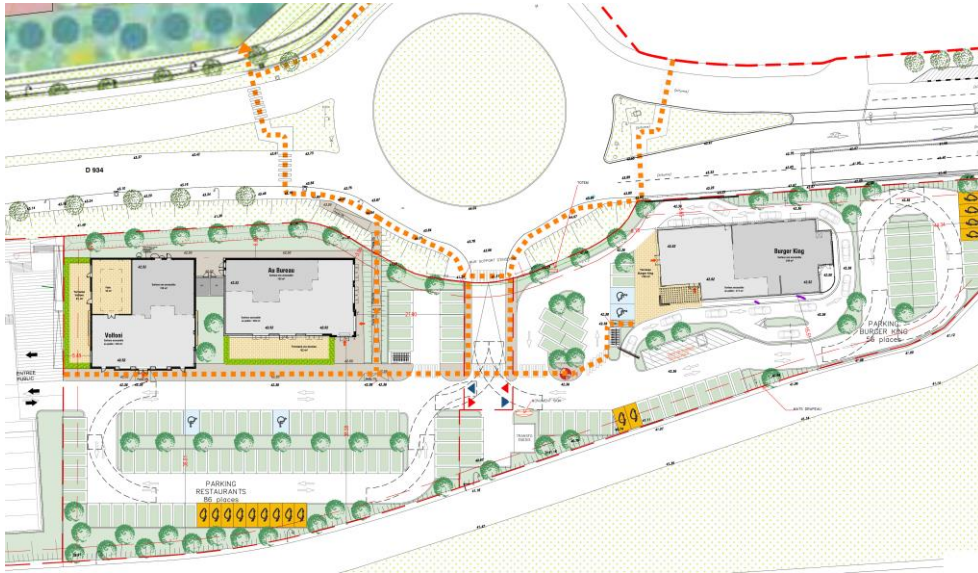
Pour assurer la bonne insertion sur le site, les principes suivants ont été mis en place dans la recherche d'une composition soignée :

- Les volumes de facture simple répondent à une articulation des éléments massifs en brique avec des corps de façade alternant de manière générale, bois, enduits, métal et verre.
- Ce principe est décliné avec des variantes en fonction de chacune des enseignes de restauration, pour lesquelles il est souhaité de garder une identité. Néanmoins l'unité de l'ensemble est assurée par le recours aux matériaux et aux teintes proches.

Le concept est complété par l'implantation de murets en brique qui vont marquer les entrées au site :

- un sur la Départementale 934 pour organiser l'entrée des piétons et le franchissement du léger dénivellement existant.
- un autre sur la rue marquant l'accès des véhicules et des piétons depuis cette voie.

L'ensemble de ce dispositif est conçu de manière à créer des promenades extérieures, soigneusement paysagées et éclairées desservant les différents restaurants et contribuant à l'animation générale de ce pôle de restauration.



### ■ Aménagements paysagers

Une large bande verte continue et plantée placée en limite de la zone 1AUX-c répond aux exigences de l'OAP N°5 et aux objectifs de transition entre les futurs logements contigus et l'espace paysager du parking.

Il sera planté 61 arbres de haute tige sur le site afin de répondre bien au-delà des exigences du règlement d'urbanisme de la ville de Chelles.

Toutes les limites, recevront d'abondantes plantations et notamment les limites Nord et Sud, par des haies taillées marquant parfaitement les limites du site par rapport aux voies de circulation.

La totalité de l'aire de stationnement sera traitée par une trame végétale constituée d'arbres de hautes tiges et de massifs arbustifs et fleuris.

Des noues paysagères sont intégrées aux peignes du stationnement pour faciliter la pérennité des plantations dans le parc de stationnement et favoriser l'assainissement alternatif par infiltration par le moyen des essences adaptées (plantes marcophites).

### ■ Le stationnement - Conception

La capacité et la conception du parking sont des facteurs essentiels de la réussite de l'activité des nouveaux restaurants.

La conception fonctionnelle et esthétique du parking conjuguée à une exploitation efficace permettra d'assurer en toute sécurité l'accueil et le confort des usagers.

Les entrées et sorties des véhicules du parking seront conçues de manière à :

- Favoriser l'accessibilité par une large entrée depuis la RD 934 en organisant une lisibilité parfaite et la fluidité vers les places de stationnement.

Accueillir tous les publics :

- 4 places PMR
- 15 places équipées voitures électriques (soit 10% conformément à la réglementation)
- 15 places pré-équipées voitures électriques (soit 10% conformément à la réglementation)
- 20 emplacements Cycles

Le schéma de fonctionnement à l'intérieur du parking a été étudié pour permettre :

- d'éviter le croisement des flux d'entrée et de sortie.
- de raccourcir les trajets d'entrée et de sortie des véhicules.
- de faciliter la recherche d'emplacements et de repères.
- de diminuer les distances de parcours des piétons pour l'accès aux restaurants et assurer leur sécurité.
- Les stationnements pour les deux roues seront réalisés sur des terre-pleins protégés.

### ■ Les matériaux utilisés

#### • Les façades

L'ensemble des façades sont constituées par l'articulation de matériaux inspirés de l'architecture traditionnelle d'île de France. Ils ont fait ses preuves en matière de pérennité, entretien et vieillissement et ont été choisis de sorte à s'intégrer naturellement dans l'environnement bâti existant:

- Plaquettes Briques Terca couleur terre claire pour les éléments marquants des bâtiments.
- Plaquettes Mathios ton pierre calcaire
- Plaquettes de parement Brickstone Quarzit gris-beige
- Bardage métallique plan thermo laque teinte Gris moyen RAL 7016
- Bardage métallique plan thermo laque teinte vert olive RAL 6003
- Bardage métallique plan thermo laque teintes gris sombre RAL 8015, 8019 et 8025
- Bardage Trespa Meteon de différents tons bois

- Enduits matricé ton gris béton

- Vitrages clairs -menuiseries en aluminium thermo laqué teinte gris RAL 7016, 7037, 8019 et Corten

#### - Les toitures

La toiture est inaccessible sauf pour l'entretien des appareillages techniques, des machines et de l'étanchéité.

Tous les équipements techniques présents en toiture seront occultés par les acrotères en les intégrant dans un dessin d'ensemble.

Types de couvertures prévues :

- Toiture terrasse en bac acier renforcé avec isolation. Etanchéité auto protégée teinte gris anthracite.

- Bacs métalliques thermo laqués gris RAL7037

#### • Les sols

Les voies de circulation du parc de stationnement seront revêtues d'un enrobé à lien végétal, constitué par des agrégats clairs dont les tons sable ou brun clair.

Toutes les places de parking seront réalisées dalles ajourées perméables ou en enrobé drainant afin de favoriser l'infiltration des eaux pluviales et lutter contre l'imperméabilisation des sols, bien que l'infiltration dans la parcelle soit gérée par ailleurs par un dispositif spécifique. (cf. notice d'assainissement en annexe)

Des noues plantées entre les places de parking sont également prévues.

La Placette et les aires de circulation piétonnes en façade des restaurants recevront un traitement de sol différencié constitué de pavés enherbés en béton.

#### Les enseignes

Le projet se conformera aux règles applicables sur le territoire communal de Chelles.

Un dossier de demande d'autorisation d'enseigne sera déposé ultérieurement.

## C . INTEGRATION DANS LE SITE AMENAGEMENTS PAYSAGERS

### • L'insertion dans le site

Ce projet s'inscrit à l'intérieur d'un terrain situé à un endroit charnière au cœur du futur projet de logements et de commerces de Chelles « Les Halles Castermant », et en façade sur la RD 934, qui est pôle commercial important de l'agglomération.

Pour l'insertion dans le site, le projet tient compte du caractère discontinu et hétérogène des constructions implantées le long de la RD 934 et du caractère paysager d'un site bordé :

- au Nord par des bâtiments d'activités et des pavillons, et le Rond-point de Terre et Ciel.
- à l'Est par le Centre Commercial Terre et Ciel
- à l'Ouest par des terrains en friche de la SNCF
- au Sud par l'immense Domaine ferroviaire

La volumétrie du projet reprend les échelles du quartier, la hauteur moyenne des façades du projet crée une silhouette horizontale de référence relativement basse. Par la continuité des linéaires de façades, les matériaux utilisés et le rythme des percements, le projet va modifier les ambiances urbaines dans ce secteur.

### • Préserver, gérer, mettre en valeur les milieux naturels et les continuités écologiques du territoire

Nous avons pris en compte les objectifs de la Communauté d'Agglomération de Paris-Vallée de la Marne de préservation des réservoirs de biodiversité et des corridors écologiques essentiels au maintien et à la restauration de la biodiversité du territoire.

### • L'impact visuel du projet

La réalisation du projet modifiera le paysage du site. La végétation actuelle des parcelles (friche agricole et taillis forestier) sera profondément transformée par une urbanisation partielle du terrain.

D'un point de vue urbain, le respect des gabarits du secteur est à la base de la recomposition du site.

Le projet d'une hauteur moyenne de 7,50 mètres s'inscrit dans un désir de créer un lien et une transition entre le futur projet de logements et de commerces au Nord du site et la zone commerciale péri-urbaine à l'Est du site.

Le projet de par ses gabarits limite l'impact visuel de son implantation vis-à-vis des secteurs adjacents ainsi que la densité construite de la zone dans sa globalité.

Il sera laissé une place très importante aux espaces verts qui seront traités en harmonie avec les zones minéralisées afin de proposer un projet paysager d'ensemble.

- **Le paysage**

Le projet est un projet de paysage urbain avant d'être un projet architectural, les aménagements extérieurs et les liaisons avec les limites du terrain ont été particulièrement étudiés. La conception d'ensemble du projet favorisera l'intégration harmonieuse du projet dans le grand paysage du secteur.

D'un point de vue paysager, l'opération proposée va substituer un ensemble planté composé et cohérent sur un site actuellement occupé par une friche composée de taillis forestiers et ne présentant pas de valeur paysagère.

La composition urbaine du site repose sur la réalisation de bâtiments à l'architecture soignée et d'aménagements paysagers structurants s'appuyant sur les lignes dynamiques du paysage.

La réalisation du projet va supprimer des taillis forestiers sans intérêt patrimonial dans le secteur.

- **Le traitement des limites du terrain**

Il n'est pas proposé de clôture sur les limites avec l'espace public et avec le domaine ferroviaire.

Une large haie continue sur talus d'arbres d'essences locales (le prunus spinosa (Prunelier), l'Ilex aquifolium (Houx Commun), le Carpinus betulus (Charme), le Corylus avellana (Noisetier), l'Acer campestre (Erable champêtre), le Viburnum lantana (Viorne), le Sorbus aucuparia (Sorbier des oiseleurs), le Cornus mas (Cornouiller mâle), le Sambucus nigra (Sureau noir) le Syringa vulgaris (Lila commun), Frangula alnus (Bourdaine) placée en limite du pôle de restauration répond aux objectifs du PLU de Chelles.

Les limites naturelles du terrain sont traitées de manière différenciée pour accompagner les structures paysagères existantes :

Au Sud et à l'Est, une haie vive continue de quercus ilex (Chênes vert) taillée à une hauteur de 1.20 m à 1,50 m doublée d'arbres (Acer freemannii 'Autumn Blaze' au feuillage spectaculaire à l'automne) agrémenté d'un socle végétal réalisé avec des massifs taillés dans lesquelles seront plantés aléatoirement des arbustes libres à fleurs (type Amélanchiers, Spirées, lilas, céanothes, sanguisorba, rosa canina..) crée une transition entre le parc de stationnement, les restaurants et le Domaine ferroviaire, elle accompagnera les limite du projet et des massifs d'arbustes tels qu'Osmanthus burkwoodii et Hydrangeas Quercifolia masqueront le stationnement.

Les floraisons alternées des arbustes offriront des événements végétaux colorés tout au long de l'année.

Au Nord du site, des massifs d'arbustes Quercus ilex taillés à une hauteur de 1.20 m à 1,50 m doublée d'arbres de type (Acer freemannii 'Autumn Blaze' au feuillage spectaculaire à l'automne) accompagneront le front urbain sur la RD 934, servant de fond de perspective depuis les futurs logements contigus.

Au Sud du site une transition douce sera réalisée avec le Domaine ferroviaire, par la plantation d'arbres en bosquets.



Le reste du site sera planté d'arbres à hautes tige de type Prunus avium (Merisier, Ulmus 'Sapporo Gold' (Orme)...agrémenté d'un socle végétal réalisé avec des massifs taillées dans lesquelles seront plantés aléatoirement des arbustes libres à fleurs (de type Amélanchiers, Spirées, lilas, céanothes, sanguisorba, rosa canina..). Les floraisons alternées des arbustes offriront des événements végétaux colorés tout au long de l'année.

Une haie bocagère composée de plusieurs strates (arbustives basses, arbustives hautes et arbres-tiges) sera réalisée sur les façades périmétriques du projet.

Cette haie comportera des plants de taille plus importante, afin d'obtenir dès l'origine de l'aménagement une intégration efficace.

Un cheminement piéton en pavés parisiens crée la transition entre le parking et les trois bâtiments ponctué de grands massifs de bouleaux blancs avec en socle végétal des bruyères blanches et des ronces de l'Himalaya.

Des noues paysagères sont prévues en périphérie du site et au cœur du parking, elles permettront de favoriser la gestion et le stockage des eaux pluviales et de répondre ainsi à la Loi Biodiversité.

Elles intégreront des plantes favorisant une phyto-remédiation des pollutions résiduelles du parc de stationnement par les hydrocarbures.

## Les plantations

Le site sera planté par un total de 61 arbres de hautes tiges d'essences comme le *Prunus avium* (Merisier), l'*Ulmus 'Sappora Gold'* (Orme) à croissance rapide, le *Quercus fastigiata* 'karl Foester', l'Acer campestre (Erable champêtre), le *Prunus Yéodensis* (Cerisier japonais), l'Acer freemanii 'Autumn Blaze' (Erable de Freeman), le *Robinia pseudoacacia* 'Casque Rouge', le *Koelreutaria paniculata* (Savonnier), le *Cercis siliquastrum* (arbre de Judée), le *Tilia cordata* (Tilleul à feuilles de coeur), le *Quercus rubra* (Chêne d'Amérique), le *Betula utilis* (Bouleau blanc) ( voir illustrations page suivante) agrémenté d'un socle végétal réalisé avec des tables taillées dans lesquelles seront plantés aléatoirement des arbustes libres à fleurs (de type Amélanchiers, Spirées, lilas, céanothes, sanguisorba, rosa canina) .

Les floraisons alternées des arbustes offriront des évènements végétaux tout au long de l'année.

Des espèces plus basses de graminées seront positionnés afin de dégager des vues cadrées et volontaires sur le projet.

L'alternance de la hauteur des strates végétales nous permet de cadrer et de mettre en scène le projet tout en préservant l'environnement existant.

*\* Voir Plan de masse paysager en ANNEXE 3 et palette végétale en annexe 1 de ce document*

## Les cheminements piétons

Le réseau de cheminements piétons et cyclistes a été particulièrement travaillé afin de favoriser les liens avec le centre-bourg de Chelles tout proche et les liaisons avec les nouveaux arrêts de bus programmés en façade sur la RD 934.

Les cheminements piétons seront balisés et protégés pour être clairement identifiables et favoriser le confort des visiteurs: revêtement de sols qualitatifs, création d'auvents le long des façades des restaurants protégeant le public de la pluie, éclairage d'ambiance. Le parking sera quant à lui planté d'arbres à hautes tiges.

Les cheminements piétons seront plantés par des massifs arbustifs à fleurs les isolants totalement du parc de stationnement.

Une rampe accessible aux PMR a été créée entre le niveau du trottoir de la RD 934 et le projet afin d'accueillir les PMR venant du futur quartier de logements situé au Nord du site.



## D . VOLET ENVIRONNEMENTAL

### 1- Relation harmonieuse des bâtiments avec leur environnement immédiat :

Nous avons utilisé la position de la parcelle pour créer un prolongement naturel de la ville de Chelles vers une zone de restauration.

Cependant, nous avons pensé l'ensemble du projet pour que s'entremêlent zones végétales et espaces minéraux dans des proportions permettant de préserver une partie de l'aspect naturel du site tout en permettant une visibilité du site sur l'extérieur.

Le site situé dans cette zone péri-urbaine en fort développement est un atout évident par son placement idéal, proche d'un centre actif et sur un axe routier important : la RD 934. Ainsi, les dessertes, tant par les réseaux de transports que par les voiries existantes, sont idéales afin de limiter les déplacements des usagers.

Les nuisances de circulations ont été prises en compte et le projet de voirie et de raccordement sur le réseau routier existant a fait l'objet d'un accord avec la ville de Chelles, la Communauté d'Agglomération de Paris-Vallée de la Marne et le Département de Seine et Marne.

Une réflexion a été menée avec la collectivité pour optimiser la consommation de foncier, le présent projet ne portant que sur les 9 341 m2 de foncier, concerné par la zone 1AUX-c de Chelles.

### 2- Choix intégré des procédés et produits de construction :

Les bâtiments sont pensés comme des espaces libres dont les poutres porteuses iront de façade à façade avec le minimum de points porteurs afin de libérer complètement l'espace construit. Ce système permettra une modularité d'utilisation du site qui pourra évoluer avec les besoins des restaurants.

Le procédé de construction, poteaux/poutres acier ou bois permet un montage rapide et donc de limiter les temps de chantier et ainsi d'optimiser les dépenses d'énergie.

Les espaces en bac acier double peaux (isolant renforcé pour respecter la RT 2012, souligneront chaque volume en renforçant l'orientation dans le site. Les ensembles vitrés avec profilés en aluminium permettront par leur hauteur de faire pénétrer la lumière naturelle et de proposer des ouvrants résistants dans la durée d'utilisation du magasin.

### 3- Chantier à faibles nuisances

L'essentiel de la qualité du chantier réside dans la rapidité de celui-ci. L'ensemble des bâtiments sera préfabriqué en atelier et fera donc l'objet d'un simple montage. Cela nous permettra de nous approcher d'un chantier sec et par conséquence de limiter les nuisances.

Chelles– Projet de pôle de restauration - PC 4- Notice Descriptive

Les déchets de chantier feront l'objet d'un tri de revalorisation et une identification des déchets dangereux. Un plan de suivi des enlèvements en décharge sera mis en place.

Le site nous permet de ne pas gêner le voisinage des pavillons avec les bruits de chantier, là encore la rapidité du chantier sera un atout majeur.

### 4- Gestion de l'énergie :

La gestion des énergies est un point central pour un projet de cette ampleur.

#### Maîtrise des consommations énergétiques du bâtiment

Pour la partie architecturale, les dépenses d'énergies liées à la lumière artificielle seront diminuées par la présence de larges baies vitrées, celles liées au chauffage et à la climatisation seront limitées car le bâtiment devra respecter le cahier des charges de la RT 2012.

- RT 2012 - 20%
- Eclairage des bâtiments par l'utilisation de LED
- Eclairage des parkings par l'utilisation de candélabres LED.

#### Maîtrise des consommations énergétiques des bâtiments

Chaque exploitant utilisera son propre système de chauffage/climatisation.

L'utilisation de modes de chauffage consommant des matières fossiles sera proscrite.

L'ensemble des équipements techniques fera l'objet d'un suivi d'entretien afin de vérifier la pérennité de leur qualité d'économie d'énergie.

Les flux ont été optimisés pour limiter les déplacements et donc les dépenses d'énergie.

Un bail « vert » sera signé avec les enseignes. Il permettra d'imposer aux restaurants les mesures suivantes :

- Utilisation de lampes à basse consommation, rampes d'éclairages équipées de ballast électrique et de tubes T5
- Mise en place de destratificateurs pour l'homogénéisation de l'air aussi bien en hiver qu'en été.

### 5- Gestion de l'eau :

Les bâtiments disposeront de compteurs séparés afin de sensibiliser les utilisateurs à l'économie d'eau potable utilisée tous les jours.

Le réseau d'eau potable sera aux normes en vigueur. Les canalisations d'alimentation en eau seront étanches aux gaz.

Des bassins de stockage des eaux sont prévus dans la partie sud du terrain, ils recueilleront les EP des bâtiments et des voiries avant de les rejeter dans le réseau existant au niveau de la RD 934.

Un séparateur hydrocarbure permettra de filtrer les eaux de voiries passant par les bassins de stockage avant leur rejet dans le réseau communal.

L'ensemble des eaux usées sera évacué dans un réseau nouvellement créé aux normes en vigueur qui sera raccordé au réseau communal existant.

Il sera privilégié des surfaces infiltrantes telles que des noues paysagères, toutes les places de parkings en surfaces perméables, et des espaces enherbés et plantés.

## **6- Gestion des déchets d'activités**

Le site n'accueillera pas d'activités susceptibles de générer de déchets dangereux. Il est prévu un enlèvement des déchets d'activités par une société qui pourra être privée, des aires de retrait des poubelles sont prévues au niveau de chaque restaurant et des aires de livraison de chaque bâtiment.

### **Traitements des déchets :**

Les principaux déchets générés par les activités de restaurations seront des déchets banals d'emballage non dangereux (organiques, cartons, plastiques, papiers, etc..).

De manière générale, le site générera également en plus grande quantité des déchets organiques assimilables aux déchets ménagers. Les déchets des activités seront triés et seront enlevés suivant leur type.

Des aires spécifiques seront conçues dans chaque restaurant pour la mise en place de compacteurs de déchets d'emballage réduisant ainsi le volume des déchets.

Les déchets organiques assimilés aux déchets ménagers seront disposés dans des poubelles installées à cet effet.

Des poubelles à tri sélectifs seront mises en place sur l'ensemble de restauration.

## **7- Mesures visant à réduire les pollutions liées à l'activité**

### **Traitement des nuisances :**

Sonores : sans objet étant donné que le projet se situe en zone d'activités et de commerces.

Olfactives : Isolement des zones de stockage de déchets organiques

Visuelle : Création d'une ambiance végétale et soignée sur l'ensemble du site.  
Traitement architectural qualitatif des bâtiments.

### **Traitement des eaux pluviales :**

Les eaux pluviales seront gérées par un traitement alternatif partiel, comportant des noues paysagères en périphérie et à l'intérieur du parc de stationnement.

La compensation de l'imperméabilisation du site se fera par la création d'un parking végétalisé, des places de stationnement en surfaces perméables, de noues paysagères, et l'utilisation d'arbres de hautes tiges ainsi que la mise en place de bassins de rétention extérieurs.

Les effluents du parking seront traités par un débourbeur, déshuileurs avant rejet dans le réseau, via les bassins de stockage.

### **8- Entretien et maintenance :**

L'ensemble des matériels et matériaux de construction sera choisi de bonne facture afin de limiter les dépenses d'énergies liées aux entretiens et réparations trop fréquents.

Il sera mis en place un planning de maintenance simple et un planning de maintenance lourde dès la fin des travaux avec des échéanciers et un estimatif des coûts monétaires et des dépenses d'énergies. Un ajustement de ces plannings nous permettra d'optimiser ces coûts avec les futurs locataires.

Dans le cadre des maintenances, il sera mis en place un plan de prévention tant humain qu'environnemental, afin de prévenir tout accident.

### **9- Confort hygrométrique et normes sanitaires :**

Le confort hygrométrique dépendra des installations de chaque enseigne.

Le demandeur s'engage à vérifier l'ensemble des installations afin de valider leurs conformités.

### **10- Confort acoustique :**

Les parois des bâtiments offriront une correction acoustique aux normes en vigueur. Une attention toute particulière sera apportée à la proximité de la RD 934.

En effet, pour répondre à ces contraintes, l'implantation des accès des bâtiments de restauration est située à l'opposé de cet élément générateur de nuisances, afin de créer un écran anti-bruit pour le public.

La limitation à 30km/h et la répartition des espaces de parkings permettra de limiter les nuisances liées aux moteurs des véhicules.

### **11- Confort visuel et olfactif:**

**Confort visuel :**

Le travail sur la perception visuelle d'un projet est le plus important. Nous avons créé une ambiance végétale et soignée sur l'ensemble du site en utilisant des strates végétales de hauteurs différentes afin de créer des vues choisies sur un site en pente multipliant ainsi les points de vue. En effet, le projet doit pouvoir être vu pour fonctionner mais en même temps limiter sa présence, car c'est un élément architectural imposant.

Ainsi, l'accès est composé de plantes basses de types graminée et arbustives pour ouvrir la perception visuelle et créer un appel sur le site coté RD 934.

Cette même présence végétale se retrouve sur le site pour souligner les circulations douces et accompagner les piétons par une transition lente de l'extérieur de la parcelle vers l'intérieur du site.

Les éclairages naturels ont été favorisés en façades afin de favoriser la perception intérieure/extérieure du site.

L'ensemble des éclairages artificiels sont prévus pour venir en apport complémentaire sur les zones d'entrée éclairées naturellement.

#### **Confort Olfactif :**

Isolement des zones de stockage et des retraits poubelles du public.

## **12- Sécurité des personnes :**

Il a été apporté un soin particulier à la limitation des croisées de flux voitures/piétons et voitures/poids lourds. Les croisements de flux sont tous protégés et l'ensemble du site est limité à 30km/h.

Une signalétique claire et aux normes en vigueur sera positionnée.

L'ensemble du site dispose d'une accessibilité pour les moyens de secours, de sûreté et de sécurité du public, de poteaux incendie.

Les bâtiments seront conformes à la réglementation de prévention des sinistres.

L'ensemble des éléments mesures nécessaires seront prises en coordination avec le SDIS 77.

Les exploitants seront responsables de leurs propres registres d'hygiène et sécurité mis à la disposition du CHSCT, SDIS et Préfecture.

## **13- Accessibilité :**

L'ensemble du site sera réalisé afin de faciliter dans les meilleures conditions l'accueil et la circulation des personnes à mobilité réduite.

Une rampe accessible aux PMR a été créée entre le niveau du trottoir de la RD 934 et le projet afin d'accueillir les PMR et les piétons venant du quartier de logements situé au Nord du site.

Les passages piétons proposeront des ressauts inférieurs ou égaux à 2 cm. Les seuils disposeront de dalles podotactiles d'alerte.

Chelles– Projet de pôle de restauration - PC 4- Notice Descriptive

L'ensemble de la signalétique sera de couleur vive et une codification des couleurs par zone permettra un repérage dans l'espace facilité.

Les places de parkings PMR seront aux normes et positionnées au plus proche des accès aux trois restaurants.

Les bâtiments dédiés à la restauration proposeront tous des accès aux normes en vigueur et des sanitaires permettant l'accès aux PMR visiteurs.

L'ensemble des services sur le site sera accessible de plain-pied par tous les publics.

## E . RESPECT DU PLU

### PLU de Chelles. ZONE 1AUX.c du nouveau PLU Mai 2022

#### CHAPITRE 1AUXc.1 DESTINATION DES CONSTRUCTIONS USAGES DES SOLS ET NATURE D'ACTIVITES

##### 1AUXc.I.1 Destination et sous-destinations, usages et affectations des sols, constructions et activités autorisés ou soumis à conditions particulières

Artisanat, commerce de détail, restauration, services.

Conforme

##### 1AUXc.I.2 Mixité fonctionnelle et sociale

- Non réglementée

#### PARAGRAPHE 1AUXc.II-1 VOLUMETIE ET IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS

##### PARAGRAPHE 1AUXc.II-1 Volumetrie et implantation des constructions

##### 1AUXc.II-1-1 Implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques ou privées ouvertes à la circulation.

- 3 m à l'alignement sur la RD934 et sur les emprises du triage SNCF au sud.

Conforme

##### 1AUXc.II-1-2 Implantation des constructions par rapport aux limites séparatives

- Constructions implantées en retrait d'au moins 3,00m des limites séparatives, pas de contraintes de hauteur et de retraits

Conforme

##### 1AUXc.II-1-3 Implantation des constructions les unes par rapport aux autres sur une même propriété.

- Non réglementé

##### 1AUXc.II-1-4 Emprise au sol.

- CES limité à 60% du terrain, le projet est à 15% d'emprise au sol

Conforme

##### 1AUXc.II-1-5 Hauteur des constructions.

- Hauteur maximale 13 m au faitage ou à l'acrotère à partir du sol

Conforme

#### PARAGRAPHE 1AUXc.II-2 Qualité urbaine architecturale environnementale et paysagère

##### 1AUXc.II-2-1 Obligations imposées aux constructions, travaux, installations et aménagements concernant l'aspect extérieur des constructions

Les constructions doivent présenter un aspect compatible avec le caractère ou l'intérêt des lieux avoisinants, du site et des paysages.

Conforme

#### PARAGRAPHE 1AUXc.II-3 Traitement environnemental et paysager des espaces non bâtis et abords des constructions

##### 1AUXc.II-3-1 Dispositions générales

Les projets doivent présenter un volet paysager

Conforme

##### 1AUXc.II-3-2 Surfaces eco-aménageables

Les surfaces eco-aménageables doivent représenter **au moins 20%** de la surface de la parcelle soit un besoin de 1868 m<sup>2</sup> pour notre foncier.

Dans le projet présenté :

Espaces verts de pleine terre : 1982 m<sup>2</sup> x 1 = 1982 m<sup>2</sup>

Espaces semi-ouverts du parking: 1700 m<sup>2</sup> x 0,5 = 850 m<sup>2</sup>

Total surfaces eco-aménageables = **2832 m<sup>2</sup> soit 30%** de la surface du terrain

Conforme

Le traitement paysager devra respecter les prescriptions définies pour l'OAP N°5

Conforme

#### PARAGRAPHE 1AUXc.II-4 Stationnement

Le stationnement des véhicules, motocycles et cycles correspondant au besoin des constructions doit être assuré en dehors des voies publiques

##### 1AUXc.II-4-1 Caractéristiques et généralités

Chaque emplacement automobile doit répondre aux caractéristiques suivantes :

Longueur : 5m

Largeur : 2,30m

Dégagement : 6m ou 5,50m si la largeur est supérieure ou égale à 2,50m

Conforme

### **1AUXc.II-4-2 Stationnement des véhicules**

Restauration :

- 1 place tranche de 10m<sup>2</sup> de salle pour les surfaces supérieures à 30m<sup>2</sup>

Le projet représente un total de 717 m<sup>2</sup> de salle soit un besoin de 72 places or nous avons prévu 139 places de stationnement.

Conforme

### **1AUXc.II-4-3 Stationnement des deux roues non motorisées**

Restauration : sans objet, mais il est prévu 20 emplacements pour les vélos.

## **CHAPITRE 1AUXc.3 EQUIPEMENTS ET RESEAUX**

### **1AUX.IIIc-1 Desserte par les voies publiques ou privées**

Conforme

### **1AUXc.III-2 Desserte par les réseaux**

#### **1AUXc.III-2-1 alimentation en eau potable**

Raccordement au réseau public d'eau potable

Conforme

#### **1AUXc.III-2-2 Assainissement**

Raccordement des eaux pluviales et usées conformes aux prescriptions de la Communauté d'Agglomération compétente.

##### **III-2-2-1 Eaux usées**

Branchement obligatoire sur le réseau collectif

L'ensemble du projet sera raccordé au réseau existant.

Conforme

##### **III-2-2-2 Eaux pluviales**

Privilégier :

- La rétention et la gestion des eaux à la parcelle
- L'infiltration des EP sur le terrain du projet

Conforme

#### **1AUXc.III-2-3 Réseaux divers**

Les installations et branchements seront réalisés en souterrain

Les réseaux seront entièrement souterrains.

Les coffrets seront intégrés aux volumes bâtis.

Le site sera raccordé au réseau RTE et chaque bâtiment disposera d'un compteur électrique indépendant.

Conforme.

### **1AUXc.III-2-4 Déchets**

Stockage des containers à l'intérieur de l'unité foncière

Toute construction doit être pourvue d'un local destiné à entreposer les containers de déchets ménagers.

Conforme

**Risques naturels :** la zone 1AUX.c est incluse dans les secteurs PPRI en zone d'aléa faible, Arrêté Préfectoral N°020 du 6 mars 2007.

Le terrain d'assiette du projet a été relevé de 1,50 m à 2,00 m par rapport au terrain naturel situé au niveau du Domaine ferroviaire SNCF.

Conforme

## Annexe 1 Palette vegetale

### Arbres périphériques



*Acer freemanii* 'Autumn Blaze'

### Arbres parking



*Prunus avian*  
'Flore plena'



*Ulmus* 'Sapporo  
Autumn Gold'

### Arbres parking



*Acer campestre*



*Tilia cordata*



*Koelreutaria paniculata*



Amelanchier  
*lamarckii*

### Arbres parking



*Robinia pseudoacacia*  
'Casque Rouge'



*Quercus rubra*



*Cercis siliquastrum*

### Haie naturelle



*Frangula alnus*



*Sorbus aucuparia*



*Carpinus betulus*



*Corylus avellana*

### Haie vive naturelle



*Sambucus nigra*



*Syringa vulgaris*

### Haie de pourtour

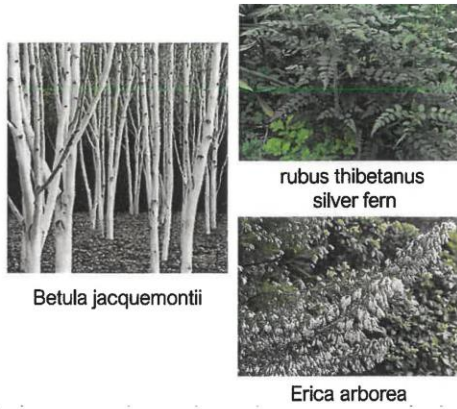


*Quercus ilex* taillés en haie basse

### Haie vive naturelle



Prunus spinosa Viburnum lantana Cornus mas Ilex aquifolium

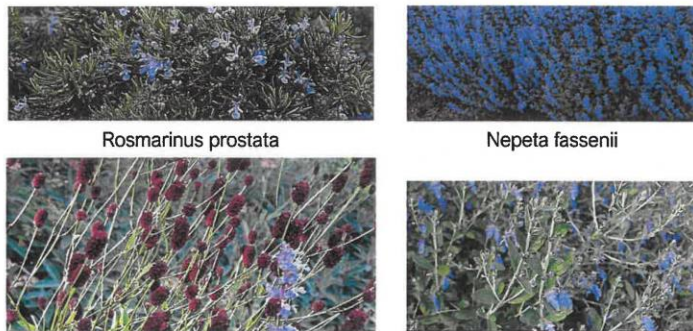


Betula jacquemontii

rubus thibetanus  
silver fern

Erica arborea

### Arbustes parking



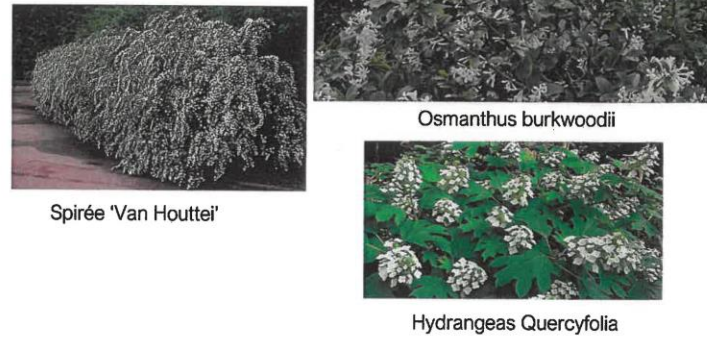
Rosmarinus prostata

Nepeta fassenii

Sanguisorba officinalis 'Lana'

Teucrium frutucans

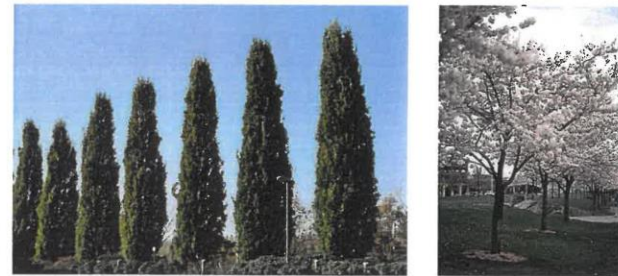
### Arbrustes parking



Spirée 'Van Houttei'

Osmanthus burkwoodii

Hydrangeas Quercyfolia



Quercus fastigiata 'Karl Foster'

Prunus Yedoensis

### Graminées



Miscanthus sinensis  
'Kleine Silberspinne'