




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 : / /

Dossier complet le : / /

N° d'enregistrement :

1 Intitulé du projet

Construction d'un ensemble immobilier connexe à la gare de Créteil LEchat
11, rue Gustave Eiffel
94000 CRETEIL

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

NEXITY IR PROGRAMMES GRAND PARIS

Raison sociale

N° SIRET

Type de société (SA, SCI...)

SA

Représentant de la personne morale : Madame

Monsieur

Nom

DESCOUT

Prénom(s)

Elodie

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.))
39. a) Travaux et constructions qui créent une surface de plancher ou une emprise au sol supérieure ou égale à 10 000 m ²	<p>Le projet immobilier se développe en surplomb et en mitoyenneté à la gare de Créteil l'Échat (future gare de la ligne 15 du Grand Paris Express, dont la maîtrise d'ouvrage est assurée par la Société du Grand Paris et qui sera mise en service fin 2025) et porte sur la création d'un programme résidentiel principalement et commercial d'environ 22 500m² de surface de plancher, dont environ 900 m² à destination de commerces.</p> <p>Le projet, aux hauteurs et volumes variés (de R+7 à R+17), offrira une mixité fonctionnelle et générationnelle. Il prévoit :</p> <ul style="list-style-type: none"> - des logements locatifs sociaux, - des logements locatifs intermédiaires, - des logements en accession, - une résidence étudiante, - des commerces en RDC uniquement, - un parking en sous-sol sur 3 niveaux, comprenant des places publiques et privées - des places dédiées aux vélos en rez-de-chaussée des bâtiments. <p>Le projet prévoit la réalisation d'environ 1000m² d'espaces verts de pleine terre et 1000m² d'espaces verts sur dalle en RDC.</p> <p>Le projet s'implante en partie en surplomb de la future Gare (dont les travaux de génie civil sont achevés et qui sera mise en service fin 2025) et en partie en plein sol sur la parcelle BC 343 sur une emprise d'environ 6766 m². Cette parcelle était occupée par un parking public, aujourd'hui démoli par la SGP qui utilise l'emprise pour les besoins de ses installations de chantier.</p>
41.a) Aires de stationnement ouvertes au public de 50 unités et plus	Le projet prévoit la création d'un parking en sous-sol sur 3 niveaux, comprenant des places de stationnement ouvertes au public d'environ 190 places (ERP 4 ^{ème} catégorie).

31 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

32 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

Le projet s'inscrit dans la politique de réaménagement des quartiers de gare du Grand Paris, par la création d'un programme résidentiel à proximité immédiate des lignes 8 et 15 (dont la mise en service est prévue fin 2025). Il se décompose en 4 bâtiments ou plots qui correspondent chacun à une ou deux cages d'escalier. Le bâtiment 3 est classé en 4^{ème} famille. Les autres bâtiments sont tous classés en 3^{ème} famille B.

Il est prévu dans le cadre de ce projet :

- La réalisation d'environ 22 500m² de surface de plancher pour environ 490 lots, répartis en plusieurs bâtiments sur une nappe de parking commune, soit environ :
 - o 86 logements en accession libre en R+17 (soit environ 6500m² de SDP) ;
 - o 75 logements locatifs intermédiaires en R+7 (soit environ 4600m² de SDP) ;
 - o 70 logements locatifs sociaux en R+9 (soit environ 4000m² de SDP) ;
 - o 259 chambres étudiantes en R+7/R+9 (soit environ 6500m² de SDP) ;
 - o 900m² environ de SDP à destination de commerces en rez-de-chaussée;
- La réalisation d'environ 475 places de stationnement en sous-sol sur 3 niveaux, dont 190 places publiques.
- La réalisation d'environ 640 places de stationnement vélos en rez-de-chaussée ;
- La réalisation d'espaces paysagers en pieds d'immeubles : environ 1000m² d'espaces verts de pleine terre et 1000m² d'espaces verts sur dalle en RDC.
- Des toitures terrasses végétalisées

Une partie du bâtiment de la résidence étudiante sera positionnée au-dessus de la future gare.

Le terrain d'assiette du projet était occupé par un parking, que la SGP a démolit pour les besoins d'installations de chantier de la future gare de Créteil. En dehors des installations provisoires de chantier, il ne comprend pas de construction. Aussi, aucune démolition d'une construction existante n'est à prévoir.

Le terrassement principal sera celui lié à la réalisation des stationnements en sous-sol sur 3 niveaux.



Plan masse prévisionnel

42 Objectifs du projet

La volonté est de contribuer au développement du quartier de gare de Créteil L'Echat avec l'arrivée de la ligne 15 Sud fin 2025. Il s'agit d'apporter du renouveau dans le quartier avec la gare comme trait d'union. Le projet, situé à proximité de l'hôpital Henri Mondor et de l'Université Paris-Est Créteil, proposera des bâtiments avec des hauteurs et reliefs variées, et offrira une mixité fonctionnelle et générationnelle.

Plusieurs objectifs sont ciblés :

- Créer une nouvelle offre de logements diversifiée répondant aux besoins de la ville à proximité immédiate des transports (ligne 8 du métro et de la future ligne 15 du Grand Paris Express) et des services présents (collèges, écoles, facultés, hôpitaux, etc.) ;
- Améliorer la qualité urbaine et paysagère du site qui accueillera le projet de la future gare du Grand Paris ;
- Développer un renouveau du quartier, avec la gare comme trait d'union, présentant un fort enjeu de par sa proximité avec les transports en commun ;
- Créer une nouvelle offre en stationnement public répondant aux besoins futurs du site.

43 Décrivez sommairement le projet

43.1 Dans sa phase travaux

Dans sa phase travaux, le projet prévoit :

- La construction de quatre bâtiments avec des hauteurs variées et différenciées le long de la rue Gustave Eiffel et de la voie ferrée de la ligne 8 existante (cf. annexe facultative présentation du projet et synthèse des enjeux environnementaux) ;
- La réalisation d'un parking en sous-sol sous l'emprise des constructions, sur 3 niveaux ;
- La viabilisation du site, terrassement, aménagement des parkings en sous-sol, dispositifs de gestion des eaux pluviales, mise en place des réseaux, plantation du site, etc.

L'ensemble des terres de déblais et remblais seront autant que possible déplacées in situ, afin de limiter au maximum soit des apports soit des exports.

Calendrier des travaux :

T1 2026 : Démarrage travaux

Hors d'eau, hors d'air : Dans les 24 mois de la DROC

Durée totale des travaux : 38 mois

432 Dans sa phase d'exploitation et de démantèlement

Le développement du projet repose essentiellement sur la volonté de créer un **nouvel espace résidentiel et commercial d'environ 22 500m²** de surface de plancher dans un cadre urbanisé et dynamique au sein du pôle multimodal Créteil l'Echat et de ses commodités (nombreux équipements scolaires, hôpitaux, équipements administratifs, etc.).

Le projet comprend **la réalisation de 4 bâtiments** accolés, à usage de logements (hors RDC) : environ 231 logements (locatif et accession) et 259 logements étudiants, représentant environ 22 500m² de surface de plancher. Les rez-de-chaussée seront composés en partie de commerces, locaux techniques, d'espaces vélos (environ 635 places, dont une partie en extérieur) et des halls d'accès aux habitations, représentant une surface de plancher d'environ 900m². Aucun logement ne sera disposé en RDC.

Un parking de 475 places de stationnement environ sera aménagé sur 3 niveaux de sous-sol, sous l'emprise des futures constructions, dont 190 places publiques. L'accès au parking public se fera au niveau de la rue Gustave Eiffel.

A l'ouest et au sud, des bandes plantées en pleine terre créent un filtre végétal, notamment vis-à-vis de la ligne 8 du métro. L'ensemble des cours et jardins sur dalle situés à RDC sont végétalisés. L'alternance des cours végétalisées et de socles actifs et transparents anime les RDC. Le projet prévoit la réalisation d'espaces paysagers en pieds d'immeubles : environ 1000m² d'espaces verts de pleine terre et 1000m² d'espaces verts sur dalle en RDC.

Les toitures des bâtiments sont végétalisées.

44 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).

Permis de construire comprenant un ERP de 4^{ème} catégorie
Dossier Loi sur l'eau par déclaration

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

Grandeurs caractéristiques du projet	Valeurs (environ)
Superficie du terrain opérationnel	5 700 m ² de plein sol et 1000m ² en surplomb de la gare
Projet résidentiel (dont résidence étudiante)	21 600 m ² de SDP
Projet commercial	900 m ² de SDP
Parking en sous-sol	Sur 3 niveaux (environ 475 places dont 190 places publiques)

46 Localisation du projet

Adresse et commune d'implantation

Numéro : Voie :

Lieu-dit :

Localité :

Code postal : BP : Cedex :

Coordonnées géographiques⁽¹⁾

Long. : ° ' " Lat. : ° ' "

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

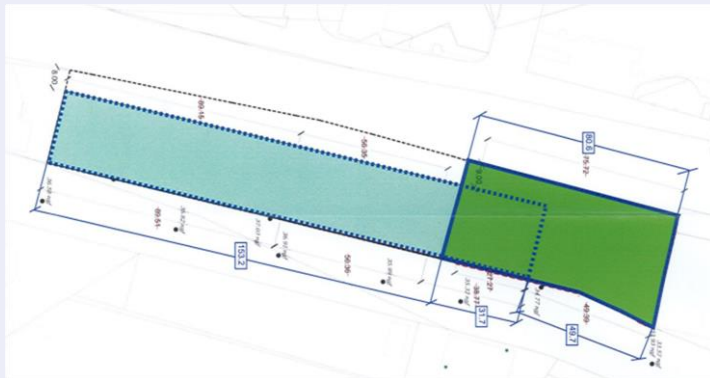
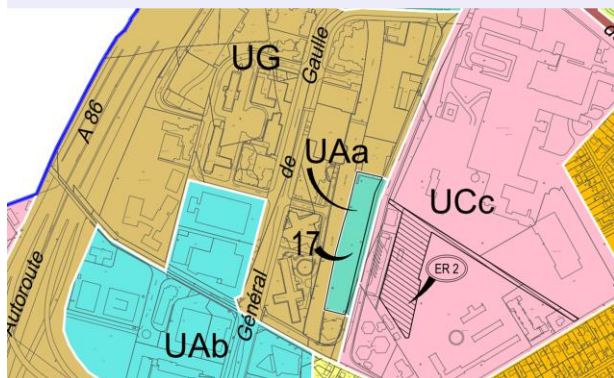
Point de départ : Long. : ° ' " Lat. : ° ' "

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

Communes traversées :

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

Le secteur de projet se situe en zone UAa du PLU de Créteil. La zone UAa correspond à une zone à caractère mixtes activités / habitat et commerces, constituée par des parcelles de taille variable et comportant parfois une forte densité. Le secteur fait l'objet d'un secteur de plan masse n°17 « Gare du Grand Paris ».



La dernière modification du PLU a été approuvée en date du 21 juin 2023.

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

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.

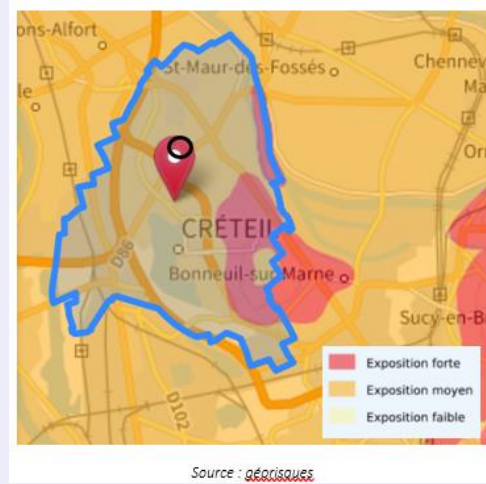
Le projet se situe-t-il :	Oui	Non	Lequel/Laquelle ?
Dans une zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique de type I ou II (ZNIEFF) ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Zones Naturelles d'Intérêt Écologique, Faunistique et Floristique (ZNIEFF) se trouvent à environ 3 km du périmètre rapproché du projet. Le projet ne se situe pas dans une zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique de type I ou II (ZNIEFF).
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"/>	Aucun arrêté de protection de biotope (APB) n'est recensé à l'échelle de la commune de Créteil. Le site le plus proche se situe à environ 4km. Il s'agit du site « Iles de la Marne de la boucle de Saint-Maur »
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"/>	La commune n'est incluse dans aucun périmètre de Parc Naturel Régional.

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"/>	La commune de Créteil est concernée par le Plan de Prévention du Bruit dans l'environnement du département du Val de 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"/>	<p>La Ville de Créteil abrite sur son territoire deux Monuments Historiques inscrits :</p> <ul style="list-style-type: none"> - L'église Saint-Christophe située à environ 900 mètres à l'Est du site de projet. - Le colombier de Créteil situé à environ 900 mètres à l'Est du site de projet. <p>Le site de projet n'est pas inclus dans leur périmètre de protection « périmètre délimité des abords » (PDA).</p> <p>Le monument historique classé le plus proche est celui de l'Abbaye de Saint-Maur-des-Fossés, situé à 2,6 kilomètres au Nord-Est du site de projet.</p>
Dans une zone humide ayant fait l'objet d'une délimitation ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Il n'est pas répertorié d'enveloppes d'alerte de zones humides avérées et potentielles sur le site DRIEAT Île-de-France
<p>Dans une commune couverte par un plan de prévention des risques naturels prévisibles (PPRN) ou par un plan de prévention des risques technologiques (PPRT) ?</p> <p>Si oui, est-il prescrit ou approuvé ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>Le projet ne se situe pas dans une commune couverte par un plan de prévention des risques naturels prévisibles (PPRN) ou par un plan de prévention des risques technologiques (PPRT). La commune de Créteil est située dans le bassin hydrographique de Seine-Normandie, dont le nouveau Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (2022-2027) a été approuvé le 23 mars 2022.</p> <p>La commune de Créteil est incluse dans le périmètre du Plan de Prévention du Risque Inondation (PPRI) de la Marne et de la Seine dans le département du Val-de-Marne, approuvé par arrêté préfectoral du 28 juillet 2000 et révisé par arrêté préfectoral du 12 novembre 2007. A la lecture du plan (cf. note de synthèse en annexe facultative), le site de projet se situe en limite d'une zone bleue identifiée au PPRI, localisée sur la partie nord de la parcelle mais n'est pas concerné par le PPRI.</p> <p>Le site de projet n'est pas concerné par des canalisations de transport de matières dangereuses.</p> <p>Le site de projet présente une sensibilité « faible » aux risques d'inondations par remontée de la nappe.</p> <p>Un PPR de mouvements de terrain différentiels consécutifs à la sécheresse et à la réhydratation des sols a été prescrit le 21 Novembre 2018 et concerne le territoire de Créteil. Le secteur de projet est inclus dans la zone verte, faiblement exposée, dite zone de précaution (B3) et devra respecter les dispositions du PPR applicables en zone verte.</p>
	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	



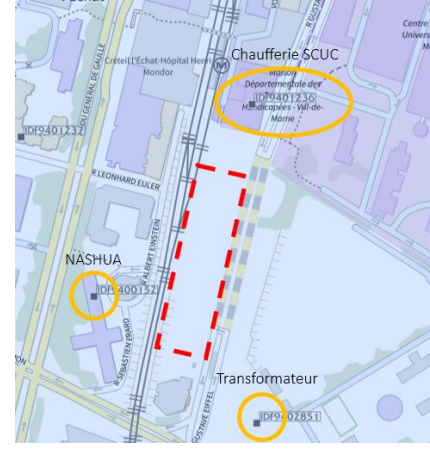
Le site de projet est exposé au retrait-gonflement des argiles : exposition moyenne. Ce risque sera pris en compte dans le cadre du projet de construction (fondations profondes, puits encastrés dans les sables graveleux beige-roux : cf. annexe facultative mission G2 AVP)



Dans un site ou sur des sols pollués ?

Le site de projet n'est pas recensé dans les bases de données BASIAS, BASOL et SIS. Il se situe à proximité de 3 sites BASIAS :

- annexe à la chaufferie principale du SCUC Créteil-Echat-Est référencée dans BASIAS sous le n°IDF 9401236IDF ;
- NASHUA Immeuble Saint Simon, Sté : fabrication d'autres machines-outils (...) – Identifiant : IDF9400152 ;
- DDASS, DDTE, DSSAS : transformateur (PCB, pyralène, etc.) – Identifiant : IDF9402851.



Aujourd'hui, aucune ICPE ne se situe sur le site de projet. Dans

			le cadre du chantier de la création de la ligne 15 Sud du projet Grand Paris, une ICPE chantier de la Société du Grand Paris a été exploitée dans l'emprise du projet immobilier. Cette dernière n'est plus en activité depuis 2018. Les travaux relatifs à la création de la nouvelle gare (phase de Génie civil /terrassement (non ICPE)) sont toujours en cours.
Dans une zone de répartition des eaux ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	La commune se situe dans la Zone de Répartition des Eaux (ZRE) de l'Albien. La nappe de l'Albien est considérée comme une ressource stratégique pour l'alimentation en eau potable de la ville de Paris ; certains forages à l'Albien peuvent être utilisés pour la production d'eau destinée à la consommation humaine en cas de crise. En raison de la profondeur importante de l'aquifère (aux alentours de 700 m de profondeur), la vulnérabilité de cette nappe sera considérée comme nulle pendant la phase de travaux.
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 ne se situe pas dans un site inscrit. Le site classé le plus proche est celui du « Bras du Chapitre et ses abords » à environ 1,63 km.

Le projet se situe-t-il dans ou à proximité :	Oui	Non	Lequel et à quelle distance ?
D'un site Natura 2000 ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Aucun site Natura 2000, qu'ils s'agissent des Zones de Protection Spéciale (ZPS) ou Zones de Spéciale (ZCS) issue de la Directive Oiseaux n'est recensé dans la commune. Aucun Site d'Intérêt Communautaire (SIC) issu de la Directive Habitats n'est recensé dans la commune non plus. Dans un rayon de 20 km autour de la zone d'étude, 1 ZPS et 1 ZPS sont présentes. Le site le plus proche est la ZPS n° FR1112013 située à 6,67 km.
D'un site classé ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet ne se situe pas dans un site classé. Le site classé le plus proche est celui du Bois de Vincennes situé à environ 2,62 km.

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 ?

Veillez compléter le tableau suivant :

Incidences potentielles		Oui	Non	De quelle nature ? De quelle importance ? Appréciez sommairement l'impact potentiel
R e	Engendre-t-il des prélèvements d'eau ? Si oui, dans quel milieu ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Aucun captage à des fins de production d'eau potable, ni de périmètre de protection de captage ne se trouve sur le site de projet. Le projet ne prévoit donc pas de prélèvement d'eau.
	Impliquera-t-il des drainages/ou des modifications prévisibles des masses d'eau souterraines ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	La nappe d'eau souterraine se situerait aux alentours de 7,5 mètres de profondeur (soit 30m NGF) selon une étude menée par COMIREM SCOP réalisée dans le cadre de la ZAC de Petit Pré-Sablères. Le projet sera soumis à un dossier « Loi sur l'eau » de type déclaratif.
	Est-il excédentaire en matériaux ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le terrassement principal sera celui lié à la réalisation des stationnements en sous-sol sur 3 niveaux. Dans le cadre des opérations de terrassement, les terres polluées seront évacuées dans les filières adaptées. Des mesures de gestion sont définies dans l'étude AIC environnement en annexe facultative au CERFA.
	Est-il déficitaire en matériaux ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	De par sa nature (construction de bâtiments), le projet nécessite l'apport de matériaux de construction issus des ressources naturelles du sous-sol (provenance hors site).
Si oui, utilise-t-il les ressources naturelles du sol ou du sous-sol ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input 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"/>	
Milieu naturel	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"/>	<p>Le site s'inscrit dans un tissu urbain très dense où le développement de la végétation est limité par le caractère anthropisé et perturbé de la parcelle. Les surfaces correspondantes sont trop limitées pour accueillir une biodiversité fonctionnelle. De plus, l'aire d'étude immédiate ne participe à aucune continuité écologique locale ou régionale.</p> <p>Un diagnostic écologique flash a été réalisé par SOLER IDE (en annexe facultative au CERFA). Au regard de toutes les thématiques étudiées et des espèces recensées dans le cadre du diagnostic flash, le potentiel écologique du site est évalué à très faible voire nul.</p> <p>De plus, le projet s'implante sur l'emprise accueillant le chantier de la Gare de Créteil L'Echat (ligne 15 sud) du Grand Paris Express depuis 2017 pour lequel aucune demande de dérogation d'espèces protégées n'a été demandée.</p> <p>Le projet prévoit la réalisation d'espaces paysagers en pieds d'immeubles : environ 1000m² d'espaces verts de pleine terre et 1000m² d'espaces verts sur dalle en RDC ainsi que des toitures terrasses végétalisées qui pourront accueillir une biodiversité.</p>
	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"/>	Le site le plus proche est la ZPS n° FR1112013 située à 6,67 km.
	Engendre-t-il la consommation d'espaces naturels, agricoles, forestiers, maritimes ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Non, le projet, se situant sur une zone urbanisée, n'engendre pas de consommation d'espace naturels, agricoles ou forestiers.
R	Est-il concerné par des risques technologiques ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<p>Le site est classé en zone 1 de sismicité faible.</p> <p>Deux canalisations de transport de gaz naturel traversent le territoire communal, toutes deux situées à proximité du site de projet au sud, le long de la rue Saint-Simon. Le projet en tient compte.</p> <p>Le site de projet n'est pas recensé dans les bases de données BASIAS, BASOL et SIS. Il se situe à proximité de 3 sites BASIAS</p>
	Est-il concerné par des	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>La commune de Créteil n'est concernée par aucun PPRT.</p> <p>La carte des aléas retrait et gonflement des argiles indique que le site de projet se trouve en zone d'exposition moyenne vis-à-vis du risque de mouvement de terrain consécutif au retrait et</p>

risques naturels ?		<p>gonflement des argiles. D'après les données issues du site géorisques, le site de projet présente une sensibilité « faible » aux risques d'inondations par remontée de la nappe.</p> <p>A la lecture du document graphique du PPRi, le site de projet se situe en limite d'une zone bleue identifiée au PPRi, localisée sur la partie nord de la parcelle mais n'est pas directement concerné par le PPRi.</p> <p>Le secteur de projet est inclus dans la zone verte, faiblement exposée, dite zone de précaution (B3) et devra respecter les dispositions du PPR de mouvements de terrain différentiels consécutifs à la sécheresse et à la réhydratation des sols applicables en zone verte. L'étude géotechnique réalisée dans le cadre du projet tiendra compte de ces nuisances.</p> <p>Ces contraintes seront prises en compte en phase travaux.</p>
<p>Engendre-t-il des risques sanitaires ?</p> <p>Est-il concerné par des risques sanitaires ?</p>	<input type="checkbox"/>	<p><input checked="" type="checkbox"/> Dans le cadre du projet de construction, AIC Environnement a été missionné pour la mise en œuvre d'un diagnostic de l'état des milieux (mission INFOS / DIAG) en vue d'identifier les sources de pollution potentielle et de définir les filières de gestion des terres amenées à être excavées.</p> <p>Les résultats montrent la présence d'une pollution diffuse en HCT, et HAP sur l'ensemble des remblais du site, ils sont pratiquement toujours présents dans des concentrations d'intensités moyennes à faibles.</p> <p>Cette pollution en hydrocarbures et HAP n'est vraisemblablement pas en lien avec des déversements accidentels ou anciennes activités aux vues des profondeurs et leurs variabilités en concentration et aussi en profondeur, auxquelles sont retrouvés les dépassements les plus importants. Ils sont probablement en lien avec les remblais du site issue probablement des anciennes carrières à proximité et de la fonction antérieure du site qui était à usage de parking public.</p> <p>Les analyses sur éluât ont mesuré des concentrations en fluorures, en sulfates, en antimoine et fractions solubles, qui ne sont pas directement liées à une source de pollution mais qui correspondent à des anomalies naturelles (le site se trouve au droit d'une ancienne zone de carrière de gypse). Leur toxicité par contact direct ou ingestion n'est pas reconnue et il ne s'agit pas de substances volatiles. Ces terres sont compatibles avec tout type d'aménagement prévu sans aucun risque sanitaire.</p> <p>D'après la mission INFOS/DIAG réalisée par AIC environnement sur le site de projet, les résultats obtenus montrent l'absence de pollution significative au droit des piézomètres, sur la nappe de surface ou profondeur. Ils montrent uniquement quelques traces en HAP, et en COHV à des concentrations faibles, non représentatives d'une pollution spécifique des deux nappes au droit du site. La pollution peut être corrélée en partie avec la pollution trouvée dans les sols pour les HAP en Pz2.</p>
	<input type="checkbox"/>	<p><input checked="" type="checkbox"/> Le site de projet n'est pas recensé dans les bases de données BASIAS, BASOL et SIS et n'est pas concerné par de potentielles sources de pollutions.</p>

Incidences potentielles		Oui	Non	De quelle nature ? De quelle importance ? Appréciez sommairement l'impact potentiel
Nuisances	Engendre-t-il des déplacements/des trafics ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<p><u>En termes d'impact automobile, le projet prévoit environ 475 places de stationnement, dont 190 places pour le public.</u></p> <p><u>Pendant la phase travaux</u> : la présence d'engins de chantiers sera source de déplacements et de trafic supplémentaire.</p> <p><u>En phase d'exploitation</u> du site, les nuisances sonores susceptibles d'être générées seront relativement modérées et liées à l'augmentation locale du trafic. De plus, le site de projet était à usage de parking public. Aussi, les nuisances sonores du projet liées au trafic automobile seront moindres par rapport à l'usage antérieur du site.</p>
	Est-il source de bruit ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<p>Le projet s'insère dans un environnement urbain.</p> <p>Le projet, à vocation résidentielle et d'envergure modérée, n'est pas de nature à générer des nuisances sonores significatives, en dehors des périodes de chantier : impact temporaire, et encadré par la réglementation relative à la gêne du voisinage ; notamment le Décret n° 2006-1099 du 31 août 2006, qui limite les émergences sonores constatées entre équipements en fonctionnement et équipements à l'arrêt à 3 dB(A) la nuit et 5 dB(A) le jour, plus termes correctifs et limitations par bande de fréquence dans les logements extérieurs au projet, fenêtres ouvertes et fenêtre fermées.</p> <p>La définition des objectifs de niveau sonore émis vers l'extérieur par le projet, en vue du dimensionnement des dispositifs d'insonorisation requis, ne pourra être finalisée que sur la base de relevés in situ de niveaux sonores dits résiduels.</p> <p>Actuellement, dans le cas particulier du projet, l'environnement acoustique du terrain n'est pas pleinement représentatif de la situation future. Des hypothèses conservatrices basées sur les relevés de niveaux sonores en l'état seront cependant prises en anticipation pour mener les études de conception.</p> <p><i>Nota</i> : ces informations ont été communiquées par le BET acoustique de l'opération CAPRI ACOUSTIQUE.</p>
	Est-il concerné par des nuisances sonores ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>Les isolements acoustiques les plus élevés à garantir pour les façades de logements donnant sur la ligne de métro existante M8 devront donc vérifier $D_{nTA, tr} \geq 38$ dB in situ, en référence à l'arrêté du 23 juillet 2013.</p> <p>Une attention particulière sera ainsi portée aux zones situées aux abords des voies ferrées et devront respecter l'isolement acoustique minimum contre les bruits extérieurs.</p>
	Engendre-t-il des odeurs ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet, à vocation de logements principalement et de quelques commerces, n'est pas de nature à générer des nuisances olfactives.
	Est-il concerné par des nuisances olfactives ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet n'est pas situé à proximité d'activités émettrices de gaz susceptibles de provoquer des nuisances olfactives.
	Engendre-t-il des vibrations ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<u>En phase travaux</u> , le projet n'est pas susceptible de générer des vibrations en dehors des périodes de chantier : impact temporaire.
Est-il concerné par des			<u>En phase exploitation du site</u> , le projet n'est pas susceptible d'engendrer des vibrations.	

	vibrations ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>Le projet est concerné par des vibrations associées à la voie ferrée (Ligne de métro M8) qui longe la partie ouest du site de projet et pourra être sujet aux vibrations tant du futur métro en souterrain M15Sud qu'à celles de la ligne de métro existante M8.</p> <p>La Société du Grand Paris a intégré des mesures conservatoires concernant le futur métro souterrain en gare et des mesures spécifiques seront prises en compte dans le cadre des constructions. Des mesures spécifiques seront prises en compte par le promoteur.</p> <p>En l'absence d'une réglementation sur le sujet, des objectifs de qualité, issus de différentes études, dans la préparation de la future réglementation, seront prise en compte.</p> <p>D'après les premiers relevés vibratoires réalisés sur le terrain à différentes distances de la limite de propriété avec la ligne M8 existante (2m, 9m et 16m), la circulation actuelle des métros justifierait à elle seule la recommandation de prévoir des dispositifs antivibratoires sous les logements du projet.</p> <p>A ce stade des études, il est prévu une isolation vibratoire globale de l'ensemble du projet sur des dispositifs du type boîtes à ressorts précontraintes ou plots antivibratiles, qui apparaissent sur les coupes, sous les niveaux de logements.</p> <p>Pour supporter la partie du projet située au-dessus de la gare, des sommiers ont été réalisés et dimensionnés par SGP pour recevoir des boîtes à ressorts remplaçables qui seront posées par le promoteur.</p> <p>Des mesures en cours de travaux permettront enfin de préciser la définition et les performances des dispositifs antivibratoires avant leur mise en œuvre.</p> <p>Nota : ces informations ont été communiquées par le BET acoustique de l'opération CAPRI ACOUSTIQUE.</p>
	Engendre-t-il des émissions lumineuses ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<p><u>Lors de la phase travaux</u>, toutes les opérations d'exploitation seront réalisées de jour, afin de ne pas interférer avec les espèces aux mœurs nocturnes ou crépusculaires. Ainsi, l'éclairage, les travaux et la circulation nocturnes seront limités aux débuts et fins de de journée en période hivernale.</p>
	Est-il concerné par des émissions lumineuses ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<p><u>Lors de l'exploitation</u>, l'éclairage extérieur devra être orienté vers le sol afin de limiter l'impact sur la biodiversité. Compte tenu de la proximité avec l'héliport de l'Hôpital Henri-Mondor, le projet nécessitera de respecter les principes des émissions lumineuses dans le respect du code de l'aviation civile.</p>
Émissions	Engendre-t-il des rejets dans l'air ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<p>Le projet s'insère dans un environnement urbain.</p> <p><u>En phase chantier</u>, l'utilisation d'engins entraînera le rejet de gaz d'échappement. Cet impact, non spécifique au projet, restera limité par l'utilisation d'engins récents et correctement réglés.</p> <p><u>En phase d'exploitation</u>, les rejets augmenteront que très légèrement en raison de l'augmentation limitée du trafic.</p>
	Engendre-t-il des rejets liquides ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p><u>En phase chantier</u>, un système sera mis en place afin de gérer les rejets des eaux pluviales.</p> <p>Un principe de rabattement de nappe sera mis en place et des fosses d'hydrocarbure seront réalisées pour recueillir les eaux des camions.</p>
	Si oui, dans quel milieu ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p><u>En phase exploitation</u>, le rejet des eaux usées domestiques des résidents dans les canalisations du domaine public. La gestion à la parcelle de la pluie sera conforme au PLU, au SDAGE du</p>

			bassin Seine Normandie, au SAGE de la Marne et de la Seine, ainsi qu'aux notes techniques relatives au réseau d'eau et d'assainissement et au système d'élimination des déchets annexées au PLU.
--	--	--	--

Incidences potentielles		Oui	Non	De quelle nature ? De quelle importance ? Appréciez sommairement l'impact potentiel
Émissions	Engendre-t-il des effluents ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p><u>En phase chantier</u>, des mesures seront mises en place afin de gérer les eaux pluviales ainsi que les eaux usées issues des bungalows de chantier.</p> <p><u>En phase exploitation</u>, les effluents générés seront ceux d'une zone résidentielle classique et d'équipements. Ils seront envoyés vers les réseaux adaptés aux types d'effluents (EP, EU).</p>
	Engendre-t-il la production de déchets non dangereux, inertes, dangereux ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p><u>En phase chantier</u>, les entreprises de travaux assureront la collecte et la valorisation des déchets du chantier. Un Schéma d'Organisation et de Gestion d'Élimination des Déchets (S.O.G.E.D.) sera élaboré. Les terres polluées excavées en phase chantier seront évacuées en filières adaptées.</p> <p><u>En phase exploitation</u>, le projet engendrera une production classique d'une zone résidentielle et commerciale. Les locaux déchets seront dimensionnés en fonction des besoins de l'opération. Les locaux déchets seront aménagés et dimensionnés conformément au PLU.</p>
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"/>	<p>La Ville de Créteil abrite sur son territoire deux Monuments Historiques inscrits :</p> <ul style="list-style-type: none"> • L'église Saint-Christophe située à environ 900 mètres à l'Est du site de projet. • Le colombier de Créteil situé à environ 900 mètres à l'Est du site de projet. <p>Le site de projet n'est pas inclus dans leur périmètre de protection « périmètre délimité des abords » (PDA).</p>
	Engendre-t-il des modifications sur les activités humaines (agriculture, sylviculture, urbanisme, aménagements), notamment l'usage du sol ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<p>Le site de projet est déjà situé dans un milieu urbanisé et imperméabilisé avec des activités mixtes, équipements, commerces, habitations, etc. et vient valoriser le quartier de la gare. Aussi, le projet n'engendre pas de modifications sur les activités humaines.</p>

62 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 s'implante en surplomb et en mitoyenneté à la gare de Créteil l'Echat de la ligne 15 Sud du Grand Paris Express dont les premiers travaux ont débuté en juillet 2017 pour une livraison prévue fin 2025. Aussi, les incidences du projet identifiées au 6.1 sont susceptibles d'être cumulées avec le projet de la future gare de Créteil l'Echat.

Des projets d'envergures sont également engagés à proximité du site de projet. Il s'agit notamment de :

- L'ilot Jacquard, situé au sud du quartier de l'Echat, à environ 400m de la gare et à la sortie de la départementale D1 (projet immobilier et de bureaux notamment d'environ 50 000m²) ;
- Le triangle de l'Echat, situé à environ 600m au nord de la gare (projet immobilier et de bureaux notamment).

Dans le cas de travaux ayant lieu de manière proche ou de manière simultanée, une coordination des chantiers sera réalisée le cas échéant.

A noter que les travaux du projet commenceront après la fin des travaux de la Gare de la ligne 15 Sud.

En phase exploitation les effets cumulés des projets dans l'environnement concerneront principalement le trafic routier, l'air et la santé.

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

Oui Non

Si oui, décrivez lesquelles :

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

Dans le cadre du projet, des investigations de terrains et des études de contexte du site ont été réalisées afin d'évaluer de manière synthétique les impacts éventuels du projet sur la santé de la population et l'environnement.

En annexe est jointe une note « Présentation du projet et synthèse des enjeux environnementaux sur le site du projet ». Elle fait ainsi la synthèse des rapports d'études réalisés (jointés en annexe) et considère le projet aussi bien en phase chantier qu'en phase exploitation.

65 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 s’inscrit dans une démarche environnementale :

- Les bâtiments anticiperont la réglementation environnementale niveau 2025 ;
- Des mesures seront mises en place en phase chantier afin de réduire son impact sur l’environnement ;
- La gestion des eaux pluviales sera conforme au PLU, au SDAGE du bassin Seine Normandie, au SAGE de la Marne et de la Seine, ainsi qu’aux notes techniques relatives au réseau d’eau et d’assainissement et au système d’élimination des déchets annexées au PLU ;
- Les terres concernées par la présence de potentiels polluants seront évacuées dans les filières adaptées ;

La note « Présentation du projet et synthèse des enjeux environnementaux sur le site du projet » jointe en annexe présente les mesures ERC qui s’imposeraient pour que le projet n’ait aucune incidence sur la santé de la population et l’environnement, aussi bien en phase chantier qu’en phase exploitation.

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.


Au regard du présent formulaire, des études menées sur site annexées au présent cas par cas et de la note d’enjeux et de mesures qui établit la synthèse des principaux enjeux du projet vis-à-vis de l’environnement et de la population, il apparaît que le projet peut ainsi être mis en œuvre sans qu’une procédure d’évaluation environnementale au sens du Code de l’Environnement soit requise.

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 de 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 checked="" type="checkbox"/>

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

 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	Présentation du projet et synthèse des enjeux environnementaux	<input checked="" type="checkbox"/>
2	Etude géotechnique & infrastructures – Mission G2 AVP - ROC SOL – 24/03/2023	<input checked="" type="checkbox"/>
3	Diagnostic de l'état des milieux (mission INFO/DIAG) – AIC Environnement – 04/04/2023	<input checked="" type="checkbox"/>
4	Diagnostic écologique flash et préconisations environnementales (SOLER IDE)	<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

Prénom

Qualité du signataire



À

Fait le / /

Signature du (des) demandeur(s)



PROJET CRETEIL LECHAT

Demande d'examen au cas par cas

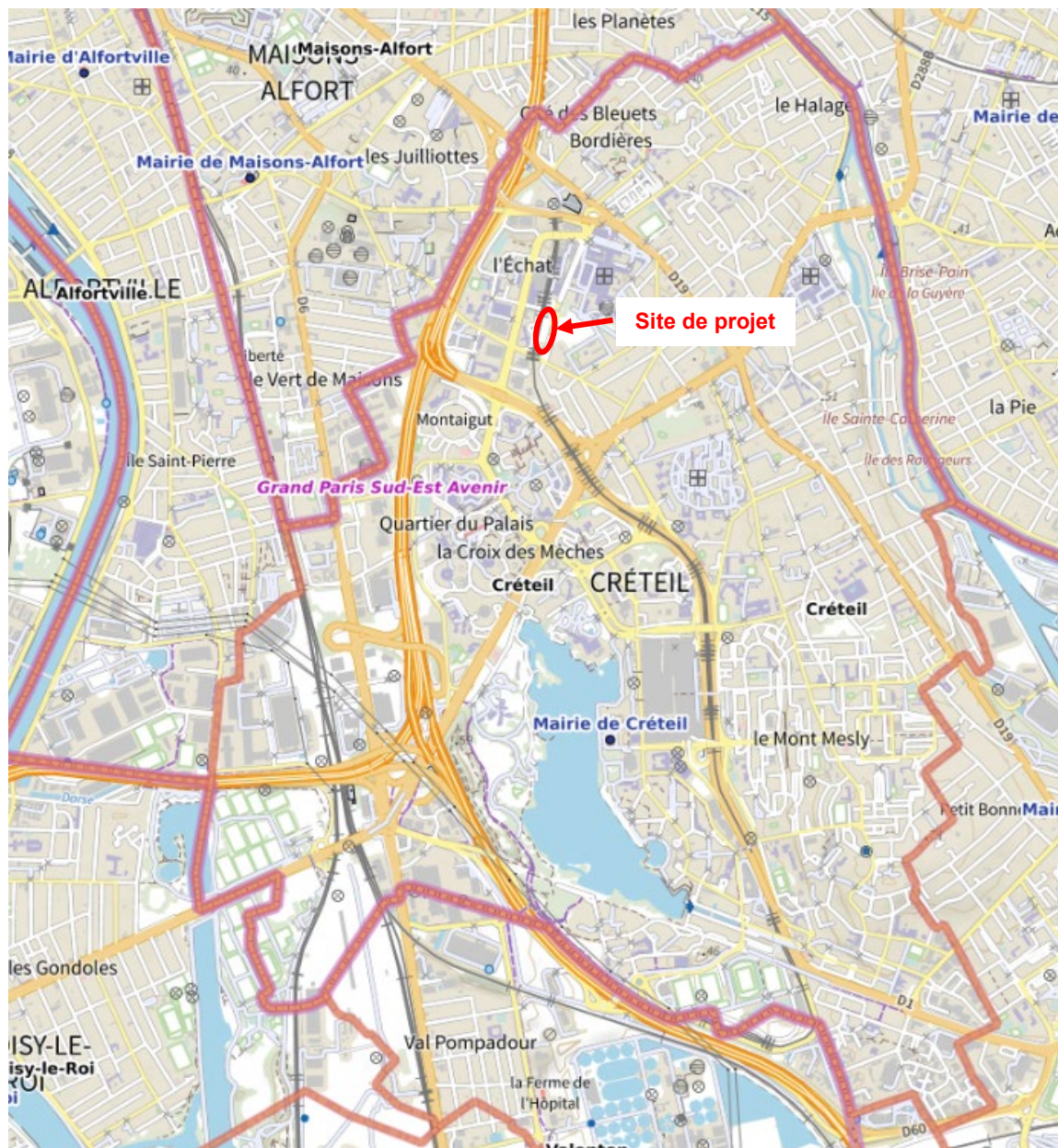
ANNEXES OBLIGATOIRES

Annexe obligatoire n°2 : Plan de situation au 1/25 000ème

Novembre 2023

ANNEXE 2 : PLAN DE SITUATION

Site de projet à l'échelle communale (1/25 000ème) :



Site de projet zoom (1/10 000ème) :





PROJET CRETEIL LECHAT

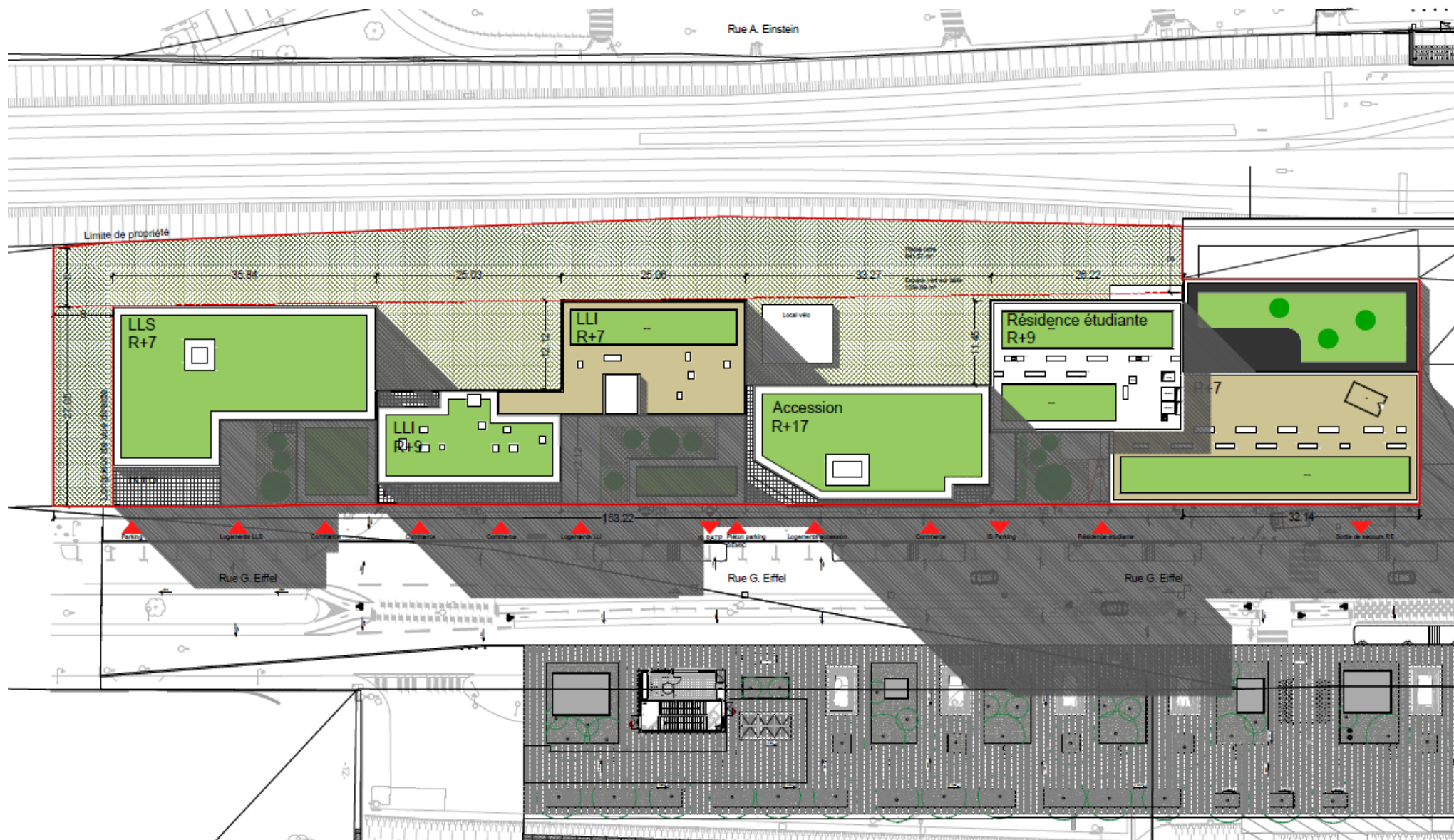
Demande d'examen au cas par cas

ANNEXES OBLIGATOIRE

Annexe obligatoire n°4 : Plan masse du projet

Novembre 2023

ANNEXE 4 : PLAN MASSE DU PROJET





PROJET CRETEIL LECHAT

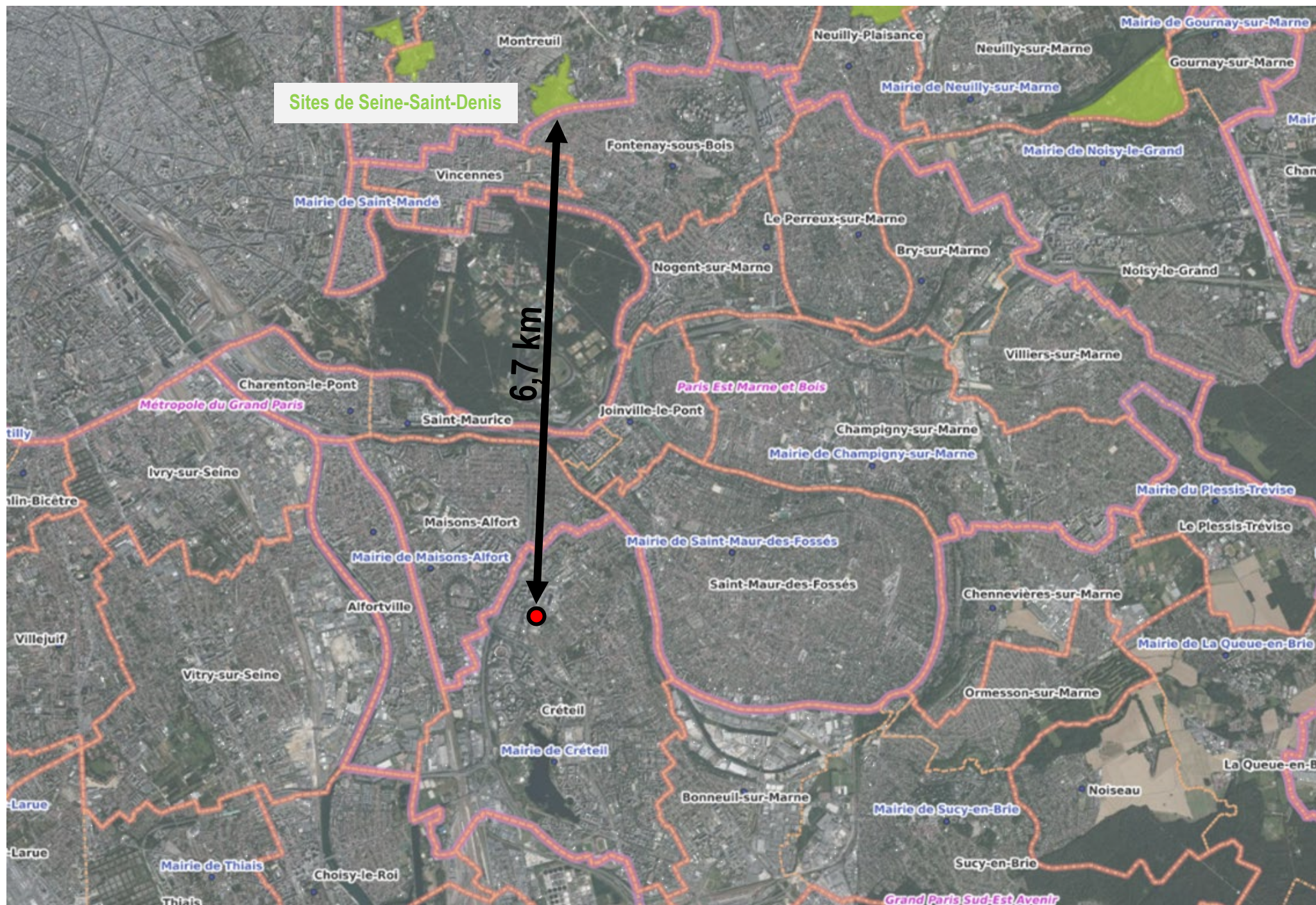
Demande d'examen au cas par cas

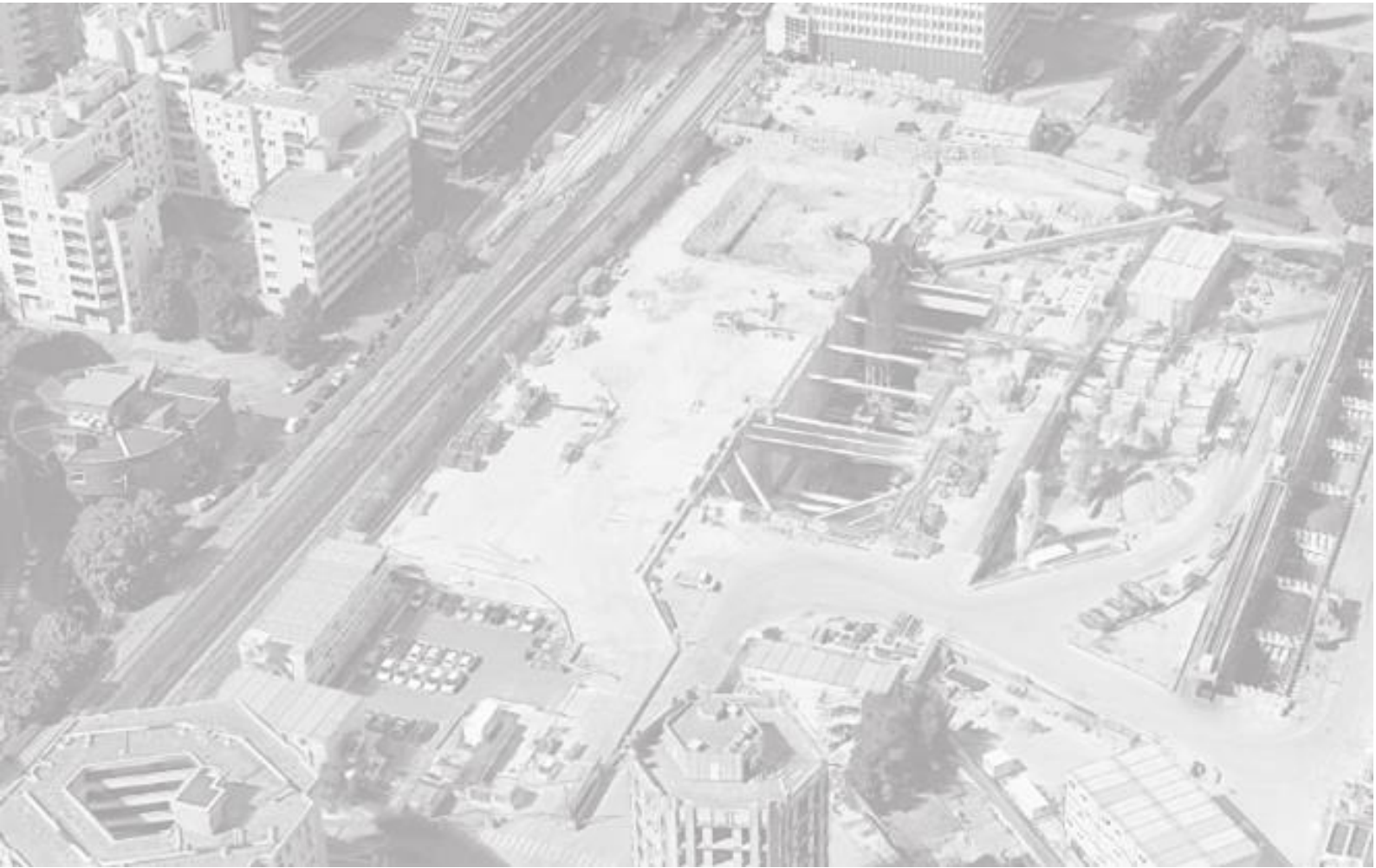
ANNEXES OBLIGATOIRES

Annexe obligatoire n°6 : Situation du projet par rapport aux sites
NATURA 2000

Novembre 2023

ANNEXE OBLIGATOIRE 6 : SITUATION DU PROJET PAR RAPPORT AUX SITES NATURA 2000 - (Source : Géoportail - 2023)





PROJET CRETEIL LECHAT

Demande d'examen au cas par cas

ANNEXES FACULTATIVES

Annexe facultative n°1 : Présentation du projet et synthèse des enjeux environnementaux

Décembre 2023

1. Sommaire

Table des matières

1. Sommaire.....	3
2. Présentation de la commune	7
1. La commune de Créteil	7
2. Structure urbaine.....	8
3. Le mode d’occupation des sols de la commune.....	9
3. Le site d’implantation du projet.....	10
1. Contexte.....	10
2. Localisation du site de projet	11
o Emprise foncière	12
3. Le site dans son environnement	13
o Occupation actuelle du site.....	13
o Evolution du site de 1921 à aujourd’hui	15
o Le site de projet dans son environnement proche.....	16
o Le site dans l’environnement du quartier l’Echat.....	17
4. Projets connus dans l’environnement du site de projet.....	20
o Le projet de la Gare de Créteil-L’Echat.....	20
o Les projets à proximité du site	23
4. Principales caractéristiques environnementales du site	24
1. Le contexte topographique.....	24
2. Géologie et lithologie.....	25
o Contexte géologique	25
3. Contexte hydrogéologique.....	27
4. Contexte hydrologique.....	29
5. Patrimoine naturel	31
1. Sites Natura 2000.....	31
2. Zones Naturelles d’Intérêt Écologique Faunistique et Floristique (ZNIEFF).....	32
3. Arrêté de Protection de Biotope (APB)	33
o Conclusion quant aux espaces remarquables	33
4. Le Schéma Régional de Cohérence Écologique (SRCE).....	34
5. Parc Naturel Régional (PNR).....	35
6. Diagnostic écologique flash et préconisations environnementales.....	36
o Habitats naturels et flore de l’aire d’étude immédiate.....	36

o	Faune	36
o	Zones humides	36
o	Continuités écologiques locales	38
o	Synthèse et enjeux.....	38
6.	Patrimoine historique et architectural	39
1.	Sites classés et inscrits	39
o	Sites classés.....	39
o	Sites inscrits	40
2.	Site Patrimonial Remarquable.....	41
3.	Le patrimoine architectural, urbain, paysager et historique	42
7.	Risques et nuisances	43
1.	Risques naturels.....	43
o	Retrait-gonflement des sols argileux.....	43
o	Risque inondation	44
o	Anciennes carrières.....	45
o	Mouvements de terrains.....	46
o	Captage d'eau	48
o	Les zones humides	48
2.	Risques technologiques	49
o	Recensement des sites CASIAS (ex-BASIAS), ex-BASOL et SIS.....	49
o	Recensement des sites BASOL	54
o	Recensement SIS.....	55
o	Recensement ARIA.....	55
o	Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE)	55
o	Risque de transport de matières dangereuses (TMD).....	56
o	L'environnement acoustique	57
8.	Synthèse des enjeux environnementaux sur le secteur de projet (complément du cerfa)	60
9.	Compatibilité du projet.....	64
1.	Compatibilité du projet avec le Schéma de Cohérence Territorial Métropolitain	64
2.	Compatibilité du projet avec le SDRIF (Schéma Directeur de la Région Ile-de-France)	68
3.	Compatibilité du projet avec le Plan Local d'Urbanisme	68
o	Le PADD.....	68
o	Le règlement et zonage.....	70
o	Servitudes d'utilité publique	71
10.	Descriptif du projet	72

1.	Programmation prévisionnelle :	73
2.	Parti d'aménagement et architectural.....	73
o	Aménagement du terrain.....	73
o	Parti architectural.....	74
o	Parc de stationnement	76
o	Traitement paysager.....	76
o	Héliodon.....	77
11.	Impacts potentiels du projet sur l'environnement	79
1.	Impacts et mesures sur le milieu physique	79
o	Effets et mesures sur le climat	79
o	Effets et mesures sur le relief.....	79
o	Effets et mesures sur les risques naturels	79
o	Effets et mesures sur les risques industriels.....	79
o	Sols.....	79
o	Effets et mesures sur le cadre hydrologique	79
o	Effets et mesures sur le cadre hydrogéologique	79
o	Effets et mesures sur le sous-sol	80
o	Effets et mesures sur la pollution des sols	81
2.	Impacts et mesures sur le patrimoine naturel et bâti	83
o	Effets et mesures sur les sites Natura 2000	83
o	Effets et mesures sur les autres protections réglementaires	83
o	Effets et mesures sur les zones humides.....	83
o	Corridors biologiques.....	83
o	Effets et mesures sur la faune et la flore	83
o	Effets et mesures sur le patrimoine culturel et architectural	83
3.	Impacts et mesures sur le milieu urbain	84
o	Logement.....	84
o	Déplacements	84
o	Bruit	84
o	Rejets dans l'air	85
o	Nuisances olfactives.....	85
o	Vibrations.....	85
o	Hygiène, salubrité publique	86
o	Sécurité publique.....	86
o	Ilot de chaleur urbain (ICU).....	86

12. Conclusion.....	88
---------------------	----

Dans le cadre du projet, des investigations de terrains et des études de contexte du site ont été réalisées afin d'évaluer de manière synthétique les impacts éventuels du projet ainsi que les mesures compensatoires qui s'imposeraient pour que le projet n'ait aucune incidence sur la santé de la population et l'environnement.

La présente note vient compléter le formulaire CERFA de la procédure de demande au cas par cas, et fait ainsi la synthèse des études de contexte et rapports d'études réalisés et considère le projet aussi bien en phase chantier qu'en phase exploitation.

2. Présentation de la commune

1. La commune de Créteil

C'est à 12 km au Sud Est de Paris Notre-Dame et à 7 km des boulevards périphériques que s'étendent les 1.142 hectares de la commune de Créteil où vivent 90 739 habitants (INSEE 2015). Désignée Ville-Préfecture en 1964 lors de la création du Département du Val-de-Marne, puis pôle restructurateur de banlieue dans le cadre du premier Schéma Directeur d'Aménagement Urbain (S.D.A.U.) en 1965, Créteil apparaît aujourd'hui comme un pôle d'intérêt régional au schéma directeur d'Ile-de-France (S.D.R.I.F). Adossée à une boucle de la Marne dans sa partie Nord-Est, elle compte 7 communes limitrophes :

- Au Nord : Maisons-Alfort ;
- A l'Est : Saint-Maur des Fossés et Bonneuil-sur-Marne ;
- Au Sud : Valenton et Limeil-Brévannes ;
- A l'Ouest : Choisy-le-Roi et Alfortville.

Créteil bénéficie d'un réseau viaire diversifié avec l'autoroute A86, la RD1, la RD6, la RD19 et la RD186, ainsi que de plusieurs modes de transports en commun (métro n°8- 4 stations/ RER/ autobus/ Trans-Val-de-Marne), qui établit des liaisons intercommunales majeures. Ce maillage a été encore considérablement amélioré avec la réalisation des grands projets inscrits au XIIème Plan Etat-Région 2000-2006, notamment les transports en commun : prolongement de la ligne de métro N°8 avec création d'un nouveau terminus, nouvelle gare RER D au carrefour Pompadour, bus en site propre de Pompadour à Sucy-Bonneuil.



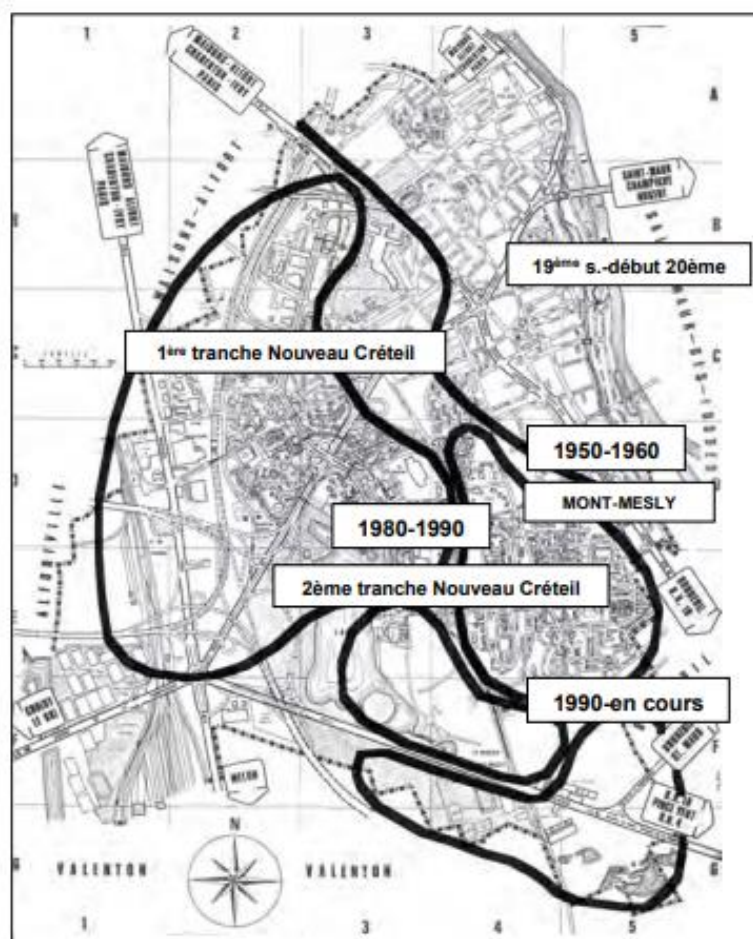
Créteil, ville centre de la Communauté d'agglomération de la Plaine Centrale (source : PLU de Créteil)

Depuis janvier 2000, la « Communauté d'Agglomération de la Plaine Centrale du Val de Marne » constituée des communes : d'Alfortville, de Limeil-Brévannes et de Créteil qui en est la ville centre, exerce ses compétences au bénéfice de 151 000 habitants (la communauté a été créée en décembre 1999).

2. Structure urbaine

La ville de Créteil s'est constituée sur quatre grands secteurs distincts :

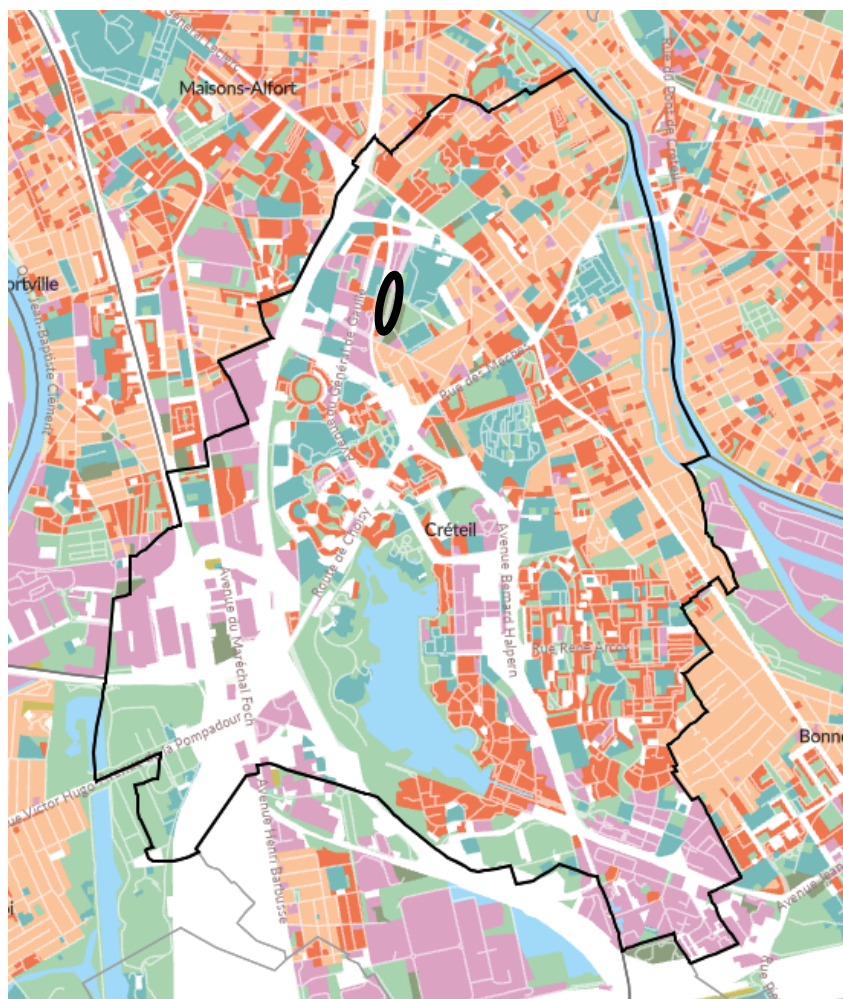
- **Le centre ancien** : (au Nord-Est, en bords de Marne, territoire d'environ 505 hectares) Composé de tissus pavillonnaires et d'habitat collectif ancien, il dispose d'une structure commerciale le long d'une rue piétonnée.
- **Le mont-Mesly** : (à l'Est, sur le coteau, Grand Ensemble de 86 hectares environ) Edifié entre 1956 et 1968, il regroupe environ 7.500 logements, et dispose de nombreux services, équipements et espaces verts.
- **Le nouveau Créteil 1^{ère} tranche** : (à l'Ouest, entre la RD1 et les voies ferrées, sur 500 ha environ) Réalisé dans le cadre d'une Zone à Urbaniser par Priorité à partir de la fin des années 60, il se compose de sept grands quartiers résidentiels, de deux quartiers mixtes (logements/ bureaux/activités/ équipements) soit un ensemble de 9500 logements environ, et de neuf zones d'activités situées le long de la RN6 et au carrefour Pompadour. Il dispose d'une Base de loisirs avec un lac et un Parc départemental (environ 65 hectares). Les quartiers de l'Echat et du Palais ont été inscrits au Grand Projet de Ville 2001-2006 en tant que sites thématiques.
- **Le nouveau Créteil 2^{ème} tranche** : (au Sud-Est de la commune/ 130 hectares environ) Ce secteur, à l'origine inclus dans le périmètre de la ZUP, a amorcé son urbanisation vers 1978 par constitution de Zones d'Aménagement Concerté.



Développement urbain de Créteil (source : PLU de Créteil)

3. Le mode d'occupation des sols de la commune

D'une superficie de 1142,52 hectares environ, la commune de Créteil présente une occupation du sol variée, composée à la fois de secteurs urbanisés, mais aussi d'espaces verts et de son Lac notamment.



Créteil	Surfaces en hectares		
	2012	2017	2021
Bois et forêts	0.15	0.15	0.15
Milieux semi-naturels	2.69	1.35	1.35
Espaces agricoles	0.98	0.98	0.59
Eau	56.65	56.65	56.65
Total espaces naturels agricoles et forestiers	60.48	59.14	58.75
Espace ouverts artificialisés	189.96	190.61	190.15
Habitat individuel	150.77	150.52	149.85
Habitat collectif	205.04	207.29	212.17
Activités	142.41	140.45	139.23
Équipements	129.78	129.54	131.69
Transport	256.99	251.69	250.25
Carrières, décharges et chantiers	7.09	13.3	10.43
Total espaces artificialisés	1082.05	1083.38	1083.78
Total communal	1142.52	1142.52	1142.52

Source : MOS 2021 (Institut Paris Région)

3. Le site d'implantation du projet

1. Contexte

Le groupe immobilier Nexity a été désigné pour la réalisation du projet immobilier connexe à la gare de Créteil l'Echat (Grand Paris Express). L'objectif étant de créer un lieu de vie agréable autour de la future gare de la ligne 15 Sud assurant la connexion avec la ligne 8 et contribuer à la création de logements en Ile-de-France.

Le projet immobilier vient s'implanter en continuité du projet de la gare de Créteil l'Echat. Il porte sur la création d'un programme mixte d'environ 22 500m² de surface de plancher, dont environ :

- 4000m² de logements locatifs sociaux,
- 4600m² de logements intermédiaires,
- 6500m² de logements en accession libre,
- 6500m² pour la résidence étudiante,
- 900 m² de commerces à RDC,
- un parking en partie public d'environ 475 places sur 3 niveaux en infrastructure.

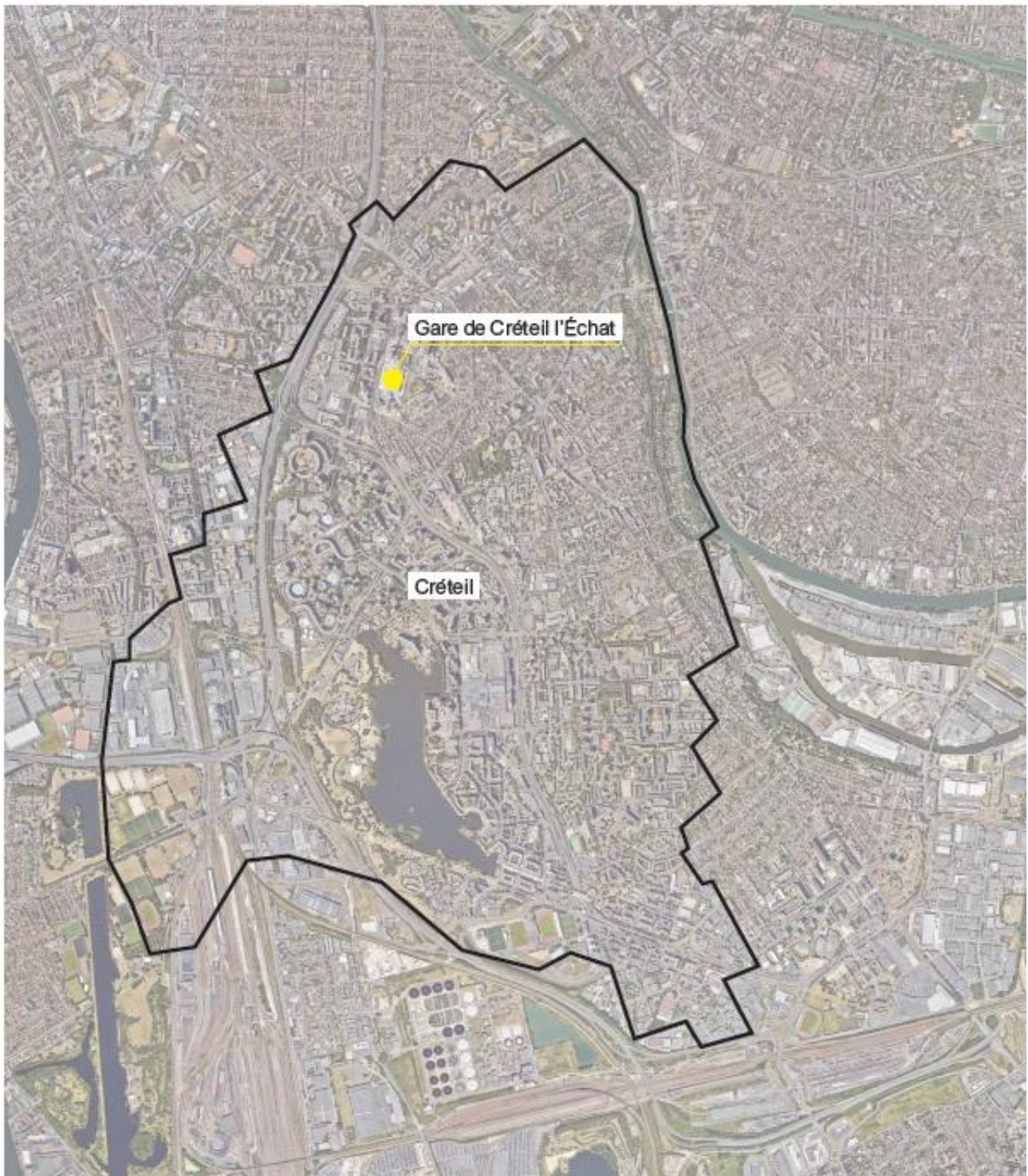
Les travaux du projet commenceront après la fin des travaux de la Gare de la ligne 15 Sud. Le projet de Grand Paris Express prévoit en effet, un important développement ainsi qu'une modernisation des réseaux de transports à Paris et Île-de-France. Le projet s'implante en partie en surplomb de la future Gare (dont les travaux de génie civil sont achevés et qui sera mise en service fin 2025) et en partie en plein sol sur la parcelle BC 343.



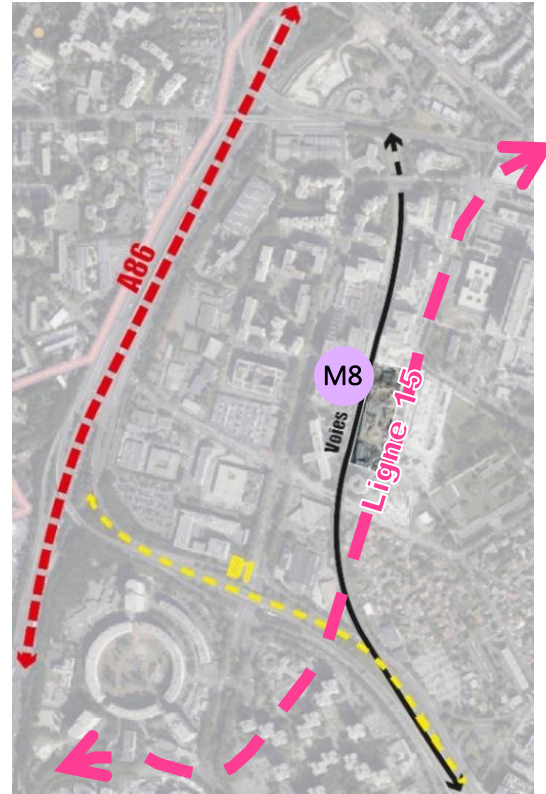
Le site de projet sur fond Googleearth (2023)

2. Localisation du site de projet

Le site d'implantation retenu pour le projet est situé au Nord Est du territoire communal, au n°11 rue Gustave Eiffel dans le quartier de l'Échat. Le terrain d'assiette, implanté à proximité immédiate des voies ferrées, se situe dans un quartier dynamique urbanisé, à proximité du CHU Henri Mondor, du centre commercial Val-de-Marne et de la ligne du Métro 8, de la Maison départementale des Personnes Handicapées (MDPH), ou encore du Conseil Départemental du Val-de-Marne. Il est distant d'environ 400 mètres de l'autoroute A86 à l'Ouest et d'environ 300 mètres de la RD1 au Sud. Ce quartier, comme tous les quartiers de Créteil qui longent l'A86 du nord au sud de Créteil (Pointe du Lac) est marqué par l'urbanisme de dalle des années 70.



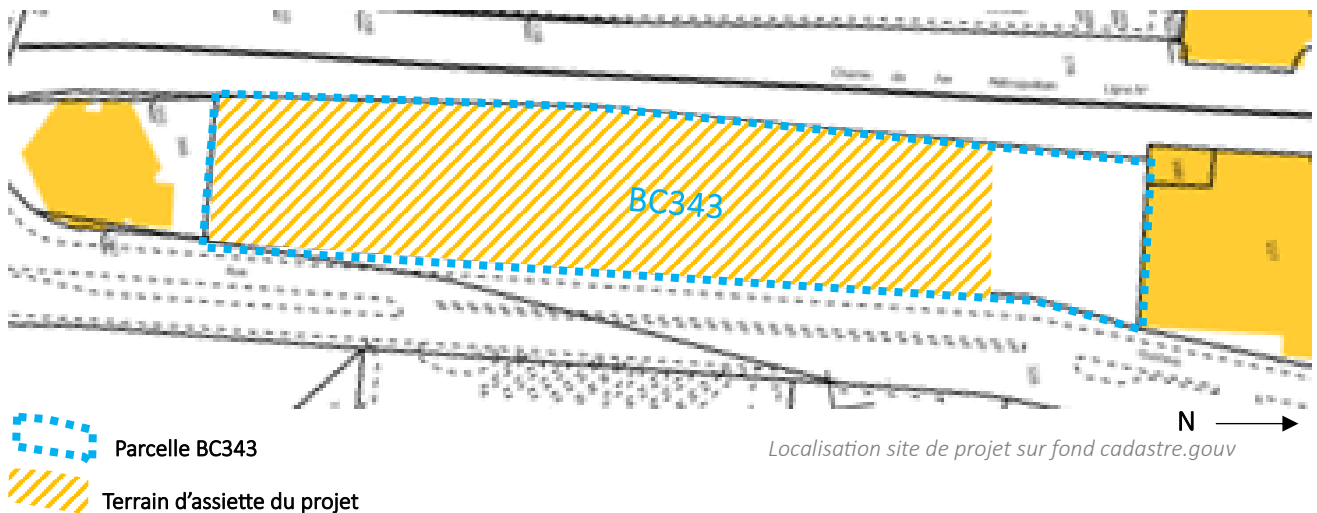
Site de projet à l'échelle communale



Localisation secteur de projet sur fond googleearth

o **Emprise foncière**

Le terrain d'une surface de 6 766 m² correspond à une partie à la parcelle cadastrale BC 343 appartenant à la SGP à date et qui sera cédée au maître d'ouvrage du projet immobilier. Au sein de cette parcelle, le projet s'implante en partie en plein sol et en partie en surplomb des édifices de la future gare de Créteil l'Echat dont le n° de permis est le 09402813C1030 (déposé le 28/06/2016 et délivré le 09/02/2017)



Localisation site de projet sur fond cadastre.gouv

Le nord de de la parcelle BC 343 n'est pas compris dans le périmètre du projet car elle accueille uniquement la future gare

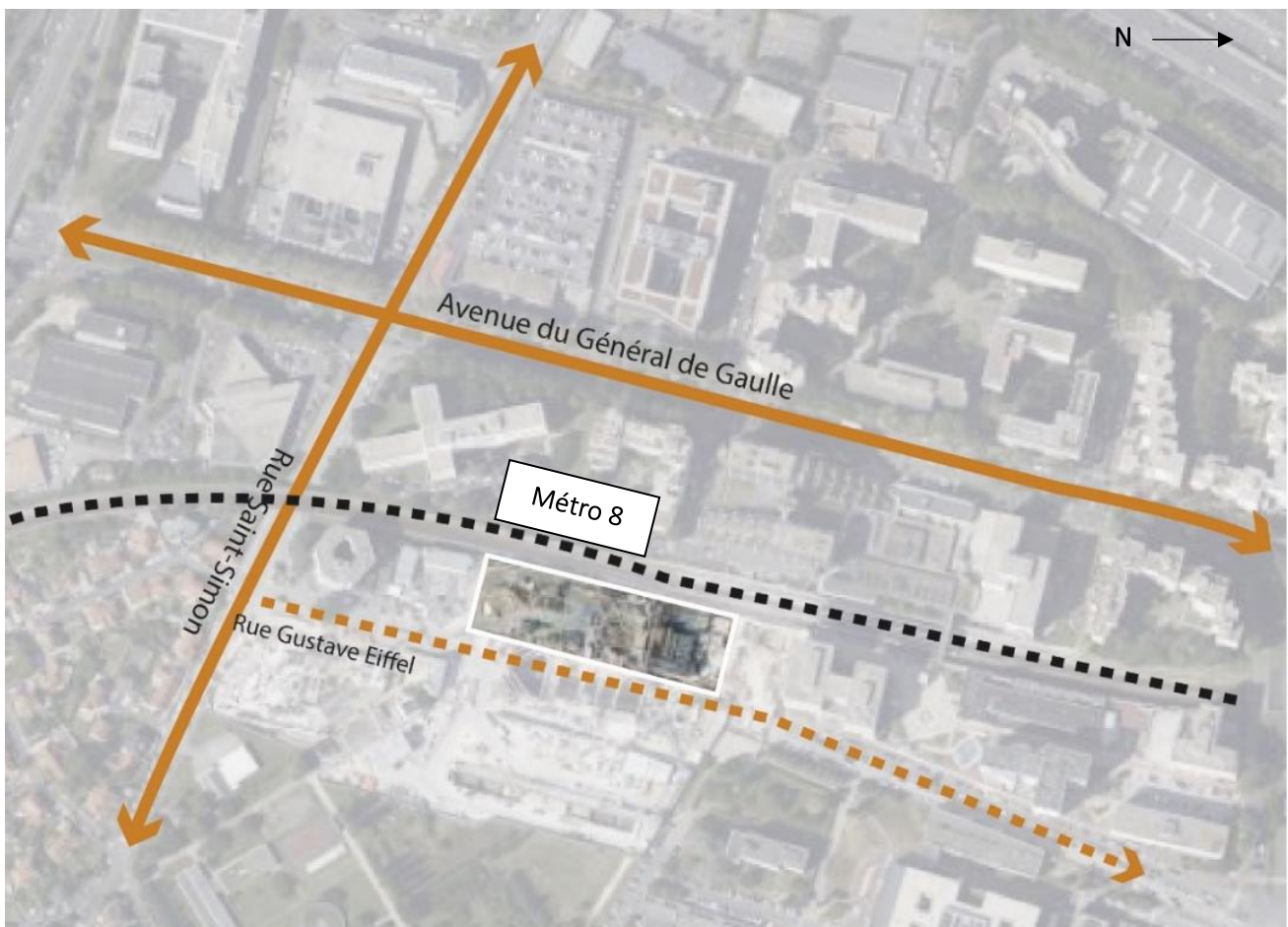
3. Le site dans son environnement

○ Occupation actuelle du site

Le site à l'étude est localisé entre la rue Albert Einstein et la rue Gustave Eiffel à Créteil (94).

La zone d'étude est délimitée :

- Au nord par l'emprise de la future gare du Grand Paris Express (ligne 15), en construction, suivie de bâtiments administratifs ;
- À l'ouest par la voie ferroviaire aérienne de la ligne 8, suivie de la rue Albert Einstein et d'un ensemble de bâtiments de nature administrative, puis de l'avenue du Général de Gaulle ;
- Au sud par une impasse suivie d'un bâtiment puis de la rue Sainte-Simone ;
- À l'est par le chantier du Grand-Paris (Ligne 15 sud), un espace ouvert et des bâtiments.



Localisation du site (Synthèse Architecture, sur fond googleearth)

Le site était occupé par un parking public, aujourd'hui démolé par la SGP qui utilise l'emprise pour les besoins de ses installations de chantier. Seules des bases de vie des entreprises de travaux sont présentes au droit du site et plusieurs stockages de matériel de chantier sont observés sur le site. A noter que le tunnel de la future ligne 15 sud est situé sous la future rue Gustave Eiffel, et non sous l'emprise du projet.



■ Limite de site ■ Base Vie ■ Parking ■ Matériel de Chantier

Occupation actuelle du site de projet (AIC environnement)

Le site se présente sous la forme d'une bande de terrain longiligne, étroite et longue de 180 mètres, dont une partie est en superposition avec la nouvelle gare. Le gros-œuvre de celle-ci est aujourd'hui construit, il a été conçu et dimensionné pour recevoir un édifice au-dessus d'elle. Longé à l'est par la rue Gustave Eiffel, véritable boulevard urbain en devenir, et à l'ouest par les voies de la ligne 8, les contraintes sont nombreuses. L'environnement bâti est constitué de grandes constructions fonctionnelles, relativement hétérogènes. Le programme s'installe dans un ensemble qui prend possession du site dans toutes ses dimensions, combinant la diversité des formes avec la recherche d'une image unitaire, à l'échelle du contexte et des constructions environnantes.

○ Evolution du site de 1921 à aujourd'hui

Entre 1921 et 1965, le site était à usage agricole. Aucune photographie aérienne n'est disponible entre 1965 et 1976, aussi aucun usage n'a pu être identifié. A partir des années 1980 environ, ce dernier a été aménagé en parking et a gardé sa fonction jusqu'en 2021. Le périmètre de projet situé en milieu urbain ne dispose pas d'espaces verts. Son environnement immédiat a été témoin d'une densification urbaine à compter de 1965 et qui se poursuit toujours aujourd'hui.



1925



1975



1980



2000



2014



2023

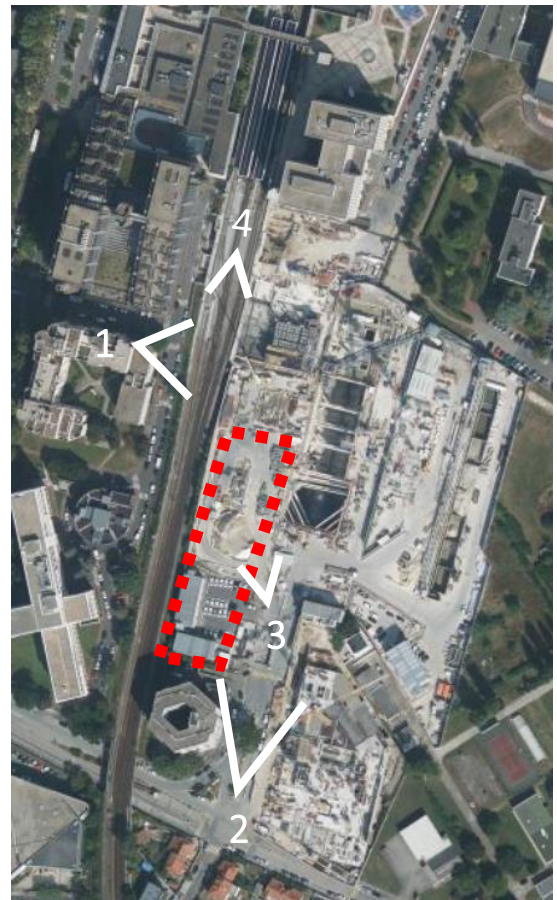
○ Le site de projet dans son environnement proche



2023



2023



Photographie mai 2013 (source ANMA)

○ Le site dans l'environnement du quartier l'Echat

Le quartier de l'Echat est un pôle d'activités et d'équipements, situé au Nord de la ville de Créteil. Sa vocation tertiaire originale a évolué à partir des années 1980 pour accueillir des programmes d'habitations. L'Hôpital Henri Mondor occupe une vaste emprise à l'Est du site et de la ligne 8 du Métro (station Créteil l'Echat).

Les immeubles de bureaux ont été construits à partir des années 1975 sur la partie Nord et centrale du quartier. Ils s'organisent le long des voies (avec retraits) et présentent des épannelages compris entre R+5 et R+10.

Les bâtiments d'activités occupent la partie Sud-Ouest et Nord du site. Les immeubles de logements, avec des hauteurs comprises entre R+7 et R+16, sont disposés en îlots semi-ouverts et à l'alignement des rues.

A l'ouest, l'avenue du Général de Gaulle, se situe un ensemble immobilier très minéral, composé d'immeubles sur dalles avec des parkings en sous-sol et adressés sur l'avenue plantée bordée de contre allées d'un côté, et par la ligne de métro de l'autre.

De l'autre côté de l'avenue Gustave Eiffel, l'Hôpital et ses différents pavillons sont implantés au cœur d'un espace vert planté d'arbres de hautes tiges. Au sud du CHU Henri Mondor, se situe une importante friche en contrebas de la gare routière qui fait partie des réserves foncières de l'Hôpital.

D'une façon générale, les espaces sont minéraux aux abords de la gare, en partie à cause de la dalle des voies RATP et du parking, alors que l'environnement devient très vert sur l'avenue du Général de Gaulle et dans les emprises de l'APHP de l'autre côté.

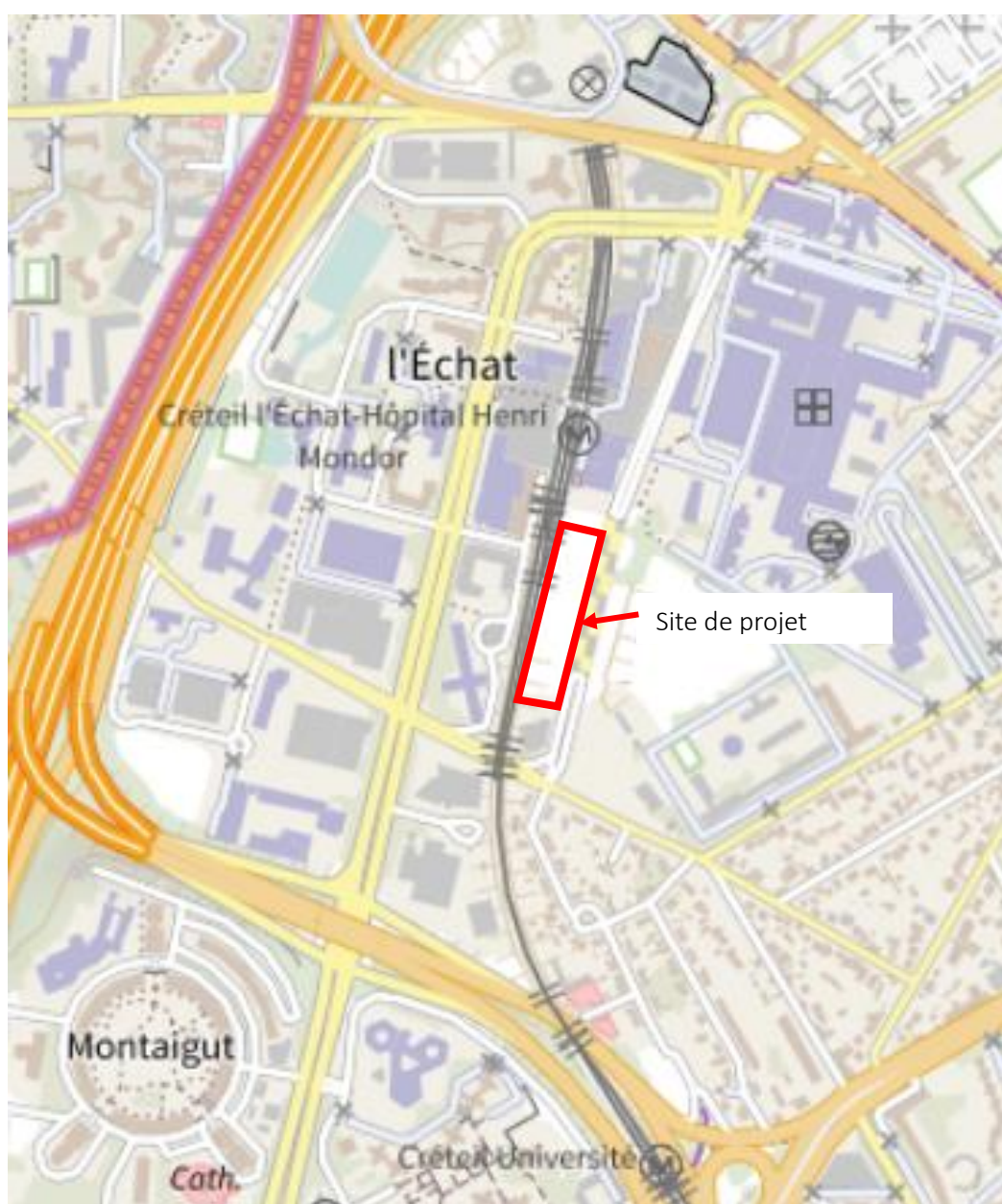


Extrait MOS 2021 (IAU)

Le quartier dispose de nombreux équipements tant à rayonnement régional qu'à l'échelle communale. Le centre commercial l'Échat appuyé contre le métro, acquis par la Communauté d'Agglomération Plaine Centrale et devenu la propriété de Grand Paris Sud Est Avenir, a fait l'objet en 2013 d'un important programme de réhabilitation.

La présence de grands services publics comme le C.H.U. Henri Mondor, la faculté de droit, l'Inspection académique, le rectorat, l'IUFM, et d'infrastructures de transports en commun comme la station de métro Echat de la ligne n°8, le Parking d'Intérêt Régional, la gare routière et la future ligne 15 Sud du Grand Paris Express, font de ce quartier un véritable pôle d'échange intercommunal.

Au cœur de ce quartier de Créteil, la future gare Créteil l'Échat de la ligne 15 Sud du Grand Paris Express s'intègre sous la rue Gustave Eiffel, à proximité directe du CHU Henri Mondor et permet la correspondance avec la ligne 8 du métro. Avec un accès de chaque côté des voies ferrées, la gare s'ouvrira largement sur la ville. Elle concerne 38 000 habitants dans un rayon de 1 km et attend environ 90 000 voyageurs par jour à horizon 2025.



L'environnement du site

L'environnement proche du site de projet : 2023



Bâtiment mixte d'habitations et de commerces



Centre commercial de l'Echat // Conseil Départemental du Val-de-Marne // Service départemental des sports



Maison Départementale des Personnes Handicapées Val-de-Marne



Immeuble collectif



Bâtiment d'activités tertiaires



Hôpital Lionel Vidant



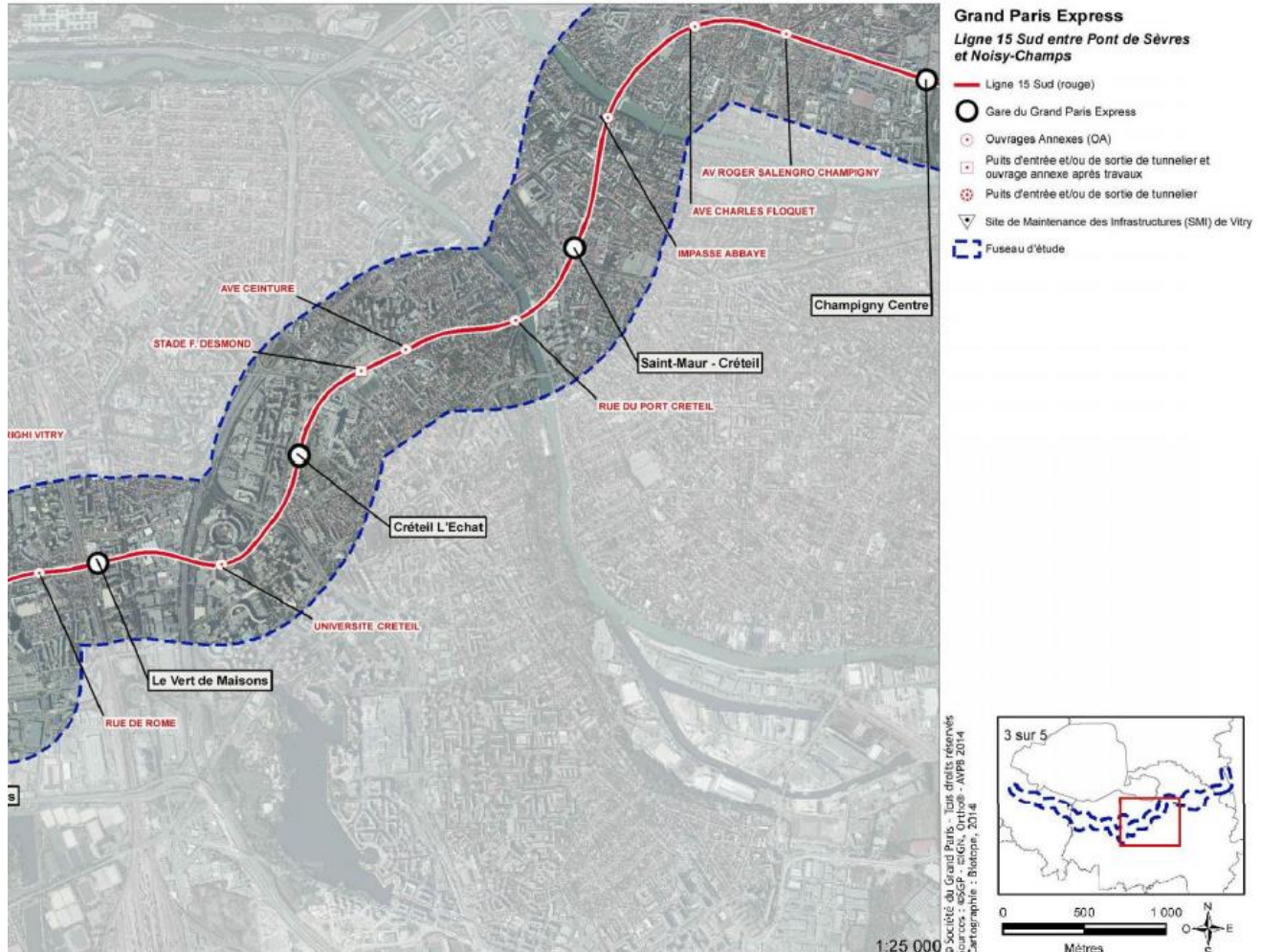
Immeuble collectif

4. Projets connus dans l'environnement du site de projet

o Le projet de la Gare de Créteil-L'Echat

Le projet immobilier se développe en lien avec la création de la ligne 15 sud, dont fait partie la gare de Créteil l'Echat pour laquelle une étude d'impact a été réalisée par la Société du Grand Paris.

Présentation de la zone d'étude, du tracé de référence et des gares – Section Les Ardoines – Champigny Centre



Ligne 15 GPE entre Pond de Sèvres et Noisy-Champs - Extrait étude d'impact ligne 15 Sud

La gare Grand Paris Express est réalisée en connexion avec la station de métro de Créteil l'Echat sur la ligne 8. Il s'agit d'une nouvelle centralité qui s'insère dans un quartier peu structuré aux importantes coupures urbaines, manquant de mixité programmatique et souffrant de la prédominance des infrastructures routières.

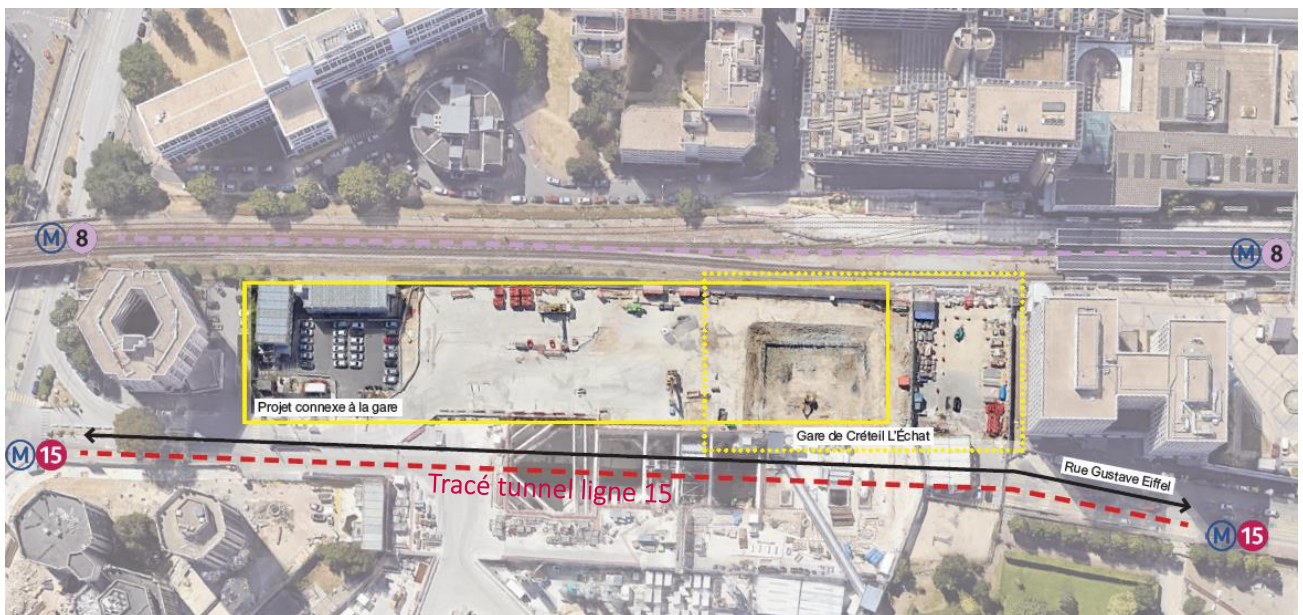
À court terme, cette nouvelle connexion au réseau de transport public métropolitain devrait permettre de repenser les accès aux nombreux équipements à l'échelle communale présents dans le secteur.

À plus long terme, ce nouvel équipement public deviendra fédérateur d'un quartier en développement et renforcera l'implantation de nouveaux programmes tout en retrouvant une échelle humaine qui favorisera l'arrivée d'une nouvelle vie de quartier.

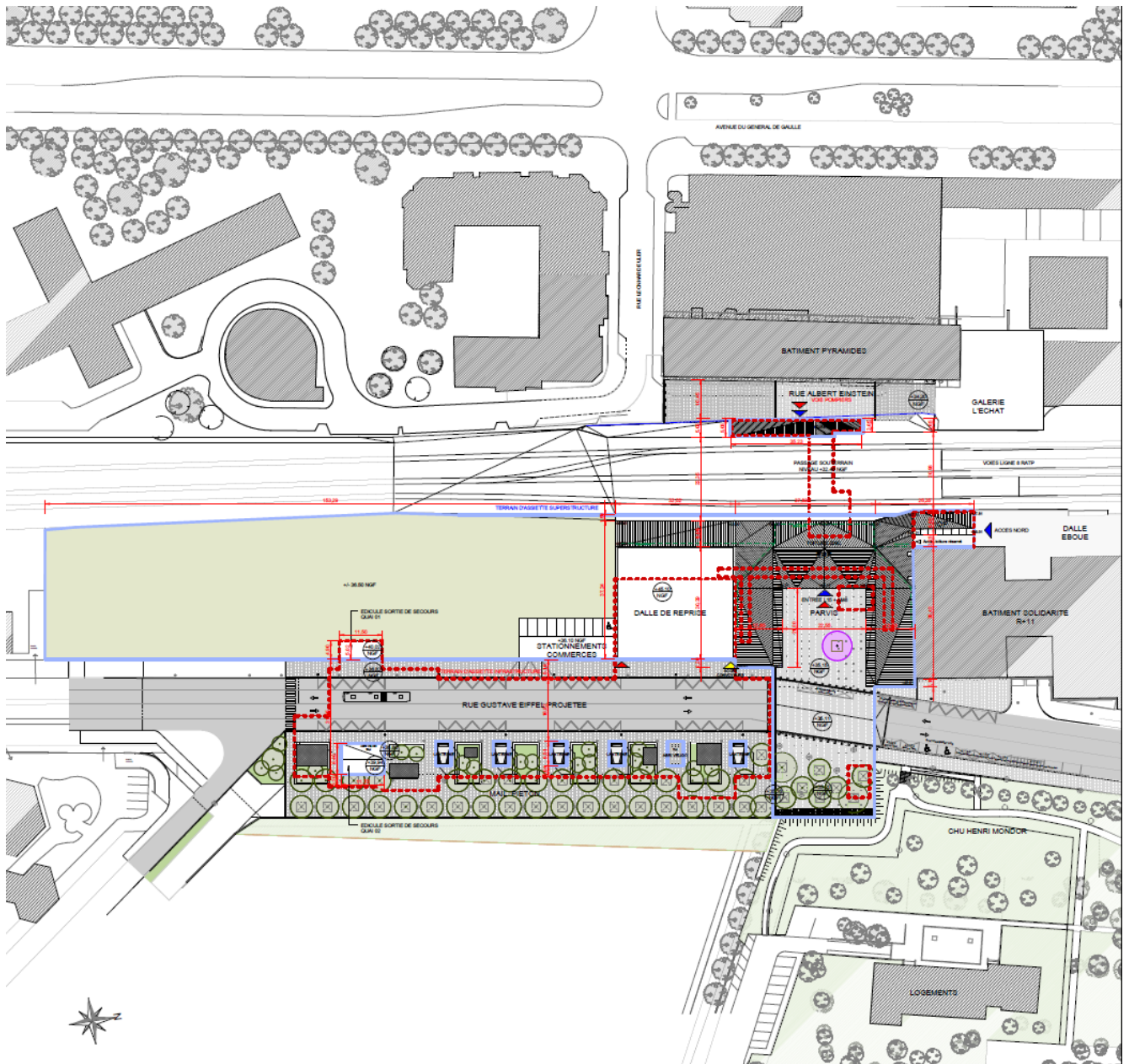


Vue du site avec les voiries principales et la localisation des 4 accès à la gare existante RATP (source : ANMA, avril 2014)

Une partie du projet viendra se positionner au-dessus de la future gare de Créteil l'Echat.



Vue du site de des futures implantations du site de projet et de la Gare de Créteil l'Echat (Source : IDDEA)



PC2a : Réseau de transport public du Grand Paris – Tronçon 2 – Noisy-Champs / Villejuif Louis-Aragon – Gare de Créteil l’Echat (Source : Société du Grand Paris // A/NMA)

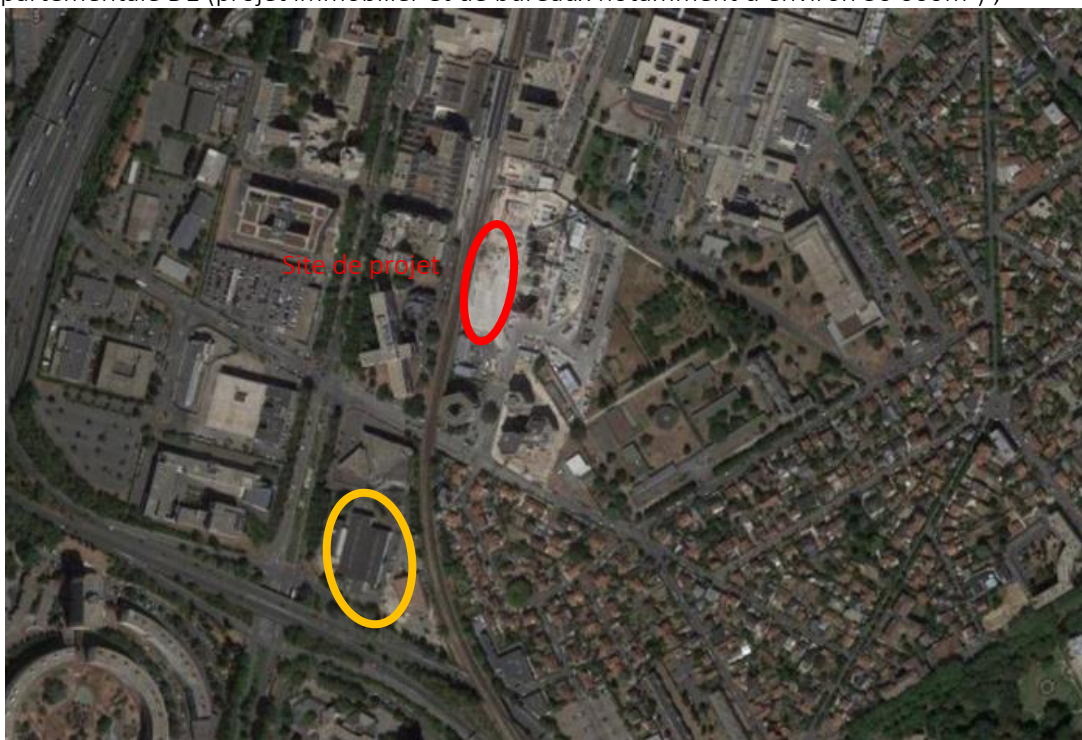
- Terrain d'assiette superstructure
- Terrain d'assiette infrastructure
- Grilles techniques
- ▲ Accès convoyeurs
- ▼ Accès de secours
- ▲ Accès piétons
- ▲ PVP : Point de vue proche PC7
- ▼ PVL : Point de vue lointain PC8
- Arbres de hautes tiges ajoutés
- Arbre de haute tige - repère du GPE

NOTA 1: TOUTES LES ZONES EN INTERFACE AVEC LA VOIRIE SERONT TRAITÉES EN COORDINATION AVEC LA VILLE. LES AMÉNAGEMENTS DE VOIRIE NE FONT PAS PARTIE DE LA PRÉSENTE DEMANDE DE PERMIS DE CONSTRUIRE.

○ Les projets à proximité du site

Des projets d'envergures sont également engagés à proximité du site de projet. Il s'agit notamment :

- De « **L'îlot Jacquard** », situé au sud du quartier de l'Echat, à environ 400m de la gare et à la sortie de la départementale D1 (projet immobilier et de bureaux notamment d'environ 50 000m²) ;



Localisation projet de l'îlot Jacquard sur fond google earth

- du « **triangle de l'Echat** », situé à environ 600m au nord de la gare (projet immobilier et de bureaux notamment). Le site fait l'objet d'un important projet d'aménagement en lien avec la future gare du Grand Paris Express.



Localisation projet du triangle de l'Echat sur fond google earth

4. Principales caractéristiques environnementales du site

1. Le contexte topographique

Le projet se situe Rue Gustave Eiffel – Créteil (94). Le site se situe dans une zone fortement urbanisée le long de la ligne 15 Sud, topographiquement l'altimétrie de la zone est comprise entre +35m NGF et +37m NGF, dans un contexte de plaine alluviale, formée par la Seine et la Marne situées à l'Ouest et l'Est du projet.



Source : <http://fr-fr.topographic-map.com>

2. Géologie et lithologie

o Contexte géologique

D'après la carte géologique de Paris (n°183, publiée par le BRGM), le site de projet se situe dans les alluvions modernes de la Seine. Les rapports géotechniques mettent en évidence que ces alluvions reposent sur des alluvions anciennes reposant à leur tour sur les marno-calcaire de Saint Ouen. Sous le marno-calcaire de Saint-Ouen on retrouve d'après les reconnaissances de sol les sables de Beauchamp puis les Marnes et Caillasses et enfin le calcaire Grossier.

Les alluvions modernes présentent un complexe d'éléments sableux et argileux où s'intercalent des lits de graviers et de galets calcaires. Les limons gris ou jaunâtres, dont l'épaisseur peut dépasser 5 mètres au voisinage immédiat des rivières, renferment des bancs tourbeux bien continus dans la traversée de Paris. Parfois des formations calcaireuses, tufacées et peu consistantes (falaise) s'intercalent dans les couches argilo-sableuses. L'épaisseur des alluvions modernes atteint 5 mètres à Paris et 8 mètres à Saint-Cloud.

Ces dernières reposent sur alluvions anciennes qui constituent de vastes formations de remblaiement déposées par les cours d'eau aux différents stades de l'évolution morphologique des vallées étagées en terrasses successives d'autant plus anciennes qu'elles sont plus élevées. Elles sont constituées par des matériaux prélevés dans les formations géologiques traversées par les fleuves à l'amont. Les éléments quartzeux, silex et meulière prédominent les uns dans les alluvions de la Seine, les autres dans celles de la Marne. Des calcaires empruntés au Lutétien, des roches granitiques et des chailles jurassiques sont fréquents dans les graviers de la Seine. Les alluvions débutent généralement par un conglomérat plus ou moins dur ou « calcin » renfermant parfois des blocs volumineux et des ossements. Au-dessus viennent des bancs de galets, puis des lits de cailloutis et de sables fin. Leur sommet est constitué par des sables argileux, souvent gris ou rubéfiés par des infiltrations qui leur confèrent une fausse apparence de ravinement.

Sous les formations alluviales, l'étude géotechnique a mis en évidence la présence, au sud du site, des calcaires de Saint-Ouen constitué par une série de marnes crème et de bancs calcaireux, parfois silicifiés (travertins) où s'intercalent des feuilletés argileux, magnésiens, à silex. La puissance moyenne du calcaire de Saint-Ouen est de 10 m, mais peut s'élever à 15 m dans les zones gypsifères.

La principale formation à la base des alluvions est celle des Sables de Beauchamp, de couleur verte et argilo-sableux.

Sous les sables de Beauchamp se retrouve les Marnes et Caillasses reposant sur les calcaires grossiers.



Extrait de la carte géologique (Source : BRGM)

3. Contexte hydrogéologique

- **Aquifères présents au droit de la zone d'étude :**

Selon la notice de la carte géologique de Paris, les aquifères présents, au droit du projet, sont :

- le réservoir des alluvions de la Seine, contenant une nappe libre puissante, alimenté par l'impluvium direct, par les cours d'eau de la Seine et de la Marne, et reposant sur la formation de Saint-Ouen (constituée d'un complexe marno-calcaire). La nappe contenue dans les alluvions représente donc la nappe d'accompagnement de la Seine et de la Marne, ;
- l'aquifère de la formation de Saint-Ouen, érodé sur une grande partie du site ;
- l'aquifère des Sables de Beauchamp, reposant sous la formation de Saint-Ouen et constitué de sables devenant plus argileux en base, mais peu productive ;
- le réseau aquifère du Lutétien en pression sous les Marnes et Caillasses à une côte voisine de la nappe des alluvions.

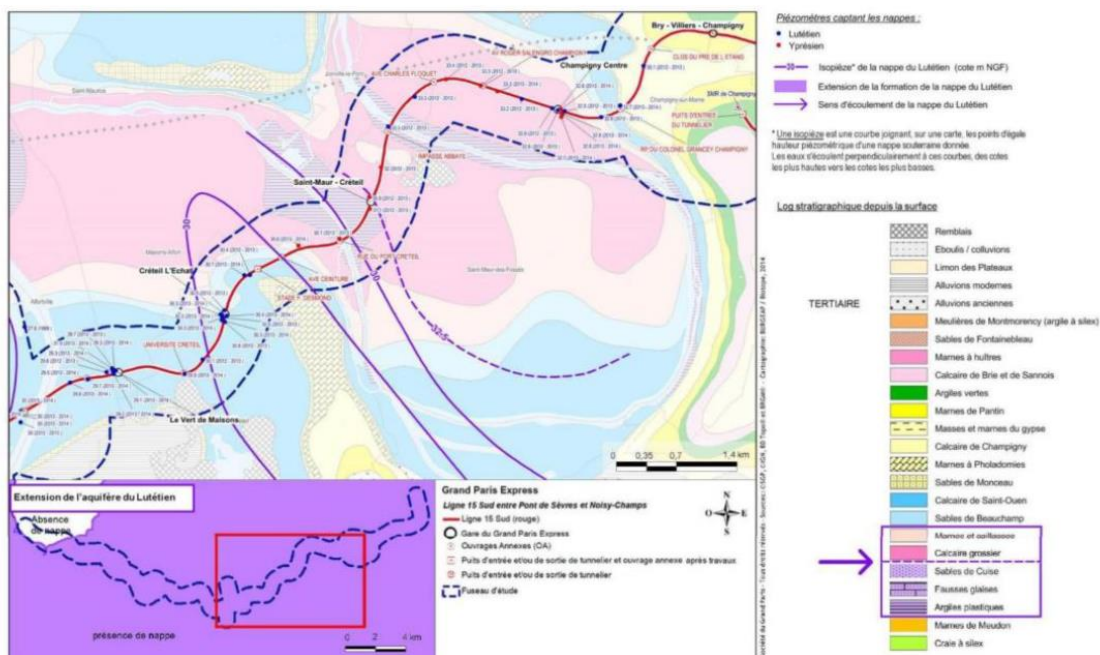
L'aquifère concerné par le projet est donc le réservoir des alluvions de la Seine contenant la nappe d'accompagnement de la Seine et de la Marne constitué de faciès sablo-graveleux et reposant sur la formation des sables de Beauchamp et réalimenté par le phénomène de perméabilité verticale par les Marnes et caillasses et également les forages résurgents.

Il semblerait que la nappe alluviale soit en communication naturelle avec la nappe du réservoir constitué par la formation de Saint-Ouen et les marnes et Caillasses.

L'aquifère concerné par les essais de pompage correspond à une nappe libre sujette aux variations piézométriques et vulnérable aux pollutions de surface, les essais ont également concerné la nappe captive des marnes et caillasses sous pression sous les sables de Beauchamp.

- **Niveau de la nappe :**

COMIREM SCOP a réalisée, dans le cadre de la ZAC de Petit Pré-Sablères (opération d'aménagement située dans l'environnement), des essais de pompage et tests de perméabilité. Selon les résultats de cette étude, la nappe d'eau souterraine se situerait aux alentours de 7,5 mètres de profondeur, soit 30 m NGF.



Extrait de l'étude d'impact de la ligne 15 Sud (COMIREM SCOP)

La cote de nappe du Lutétien étudié pour la ligne 15 sud du Grand Paris est cohérente avec les données extraites de COMIREM SCOP.

En raison de la faible profondeur du toit de la nappe et de l'absence de niveau imperméable sous-jacent, elle peut être considérée comme vulnérable aux pollutions de surface.

- Usages d'eaux souterraines :

Selon la Banque de données du Sous-Sol (BSS) du BRGM, aucun captage d'AEP n'est référencé dans un périmètre de 700 m autour du site, y compris en aval hydraulique.


La prise d'eau en Seine la plus proche est située sur la commune de Choisy, à environ 5 km au sud-ouest de la zone d'étude.

Le tableau ci-dessous référence l'ensemble des ouvrages d'eau répertoriés dans la BSS.

Un seul ouvrage est situé en position avale hydraulique, il s'agit d'un forage à usage industriel.

Tableau 1 : Ouvrages d'eau répertoriés dans la BSS et à proximité du site

Référence	Commune	Lieu-dit	Nature	Prof.	X Lambert II	Y Lambert II	Zsol	Etat de l'ouvrage	Utilisation	Prof. Eau (m)	Distance (m)	Position hydraulique
01838C0088/F	CRETEIL	18 RUE VIET	FORAGE	39,5	608420	2422632	44	ACCES, POMPE.	EAU-INDUSTRIELLE.	11,3	450	Latéral
01838C0015/F	CRETEIL	134 AVENUE LAFERRIERRE	FORAGE	21,6	608825	2422542	48	POMPE.	EAU-INDUSTRIELLE.	16,0	600	Amont latéral
01838C0184/F1	MAISONS-ALFORT	180 AVE JEAN JAURES	FORAGE	38,0	607504	2421981	32	ACCES, POMPE, MESURE, EXPLOITE, TUBE-METAL.	EAU-INDUSTRIELLE.	8,2	680	Aval

 Ouvrages d'eau à usage non sensible

4. Contexte hydrologique

Le territoire communal de Créteil est situé entre la Seine et la Marne, peu avant leur confluence. Le projet est implanté au droit des alluvions de la Seine qui contiennent la nappe d'accompagnement de la Seine, en relation directe avec cette dernière.

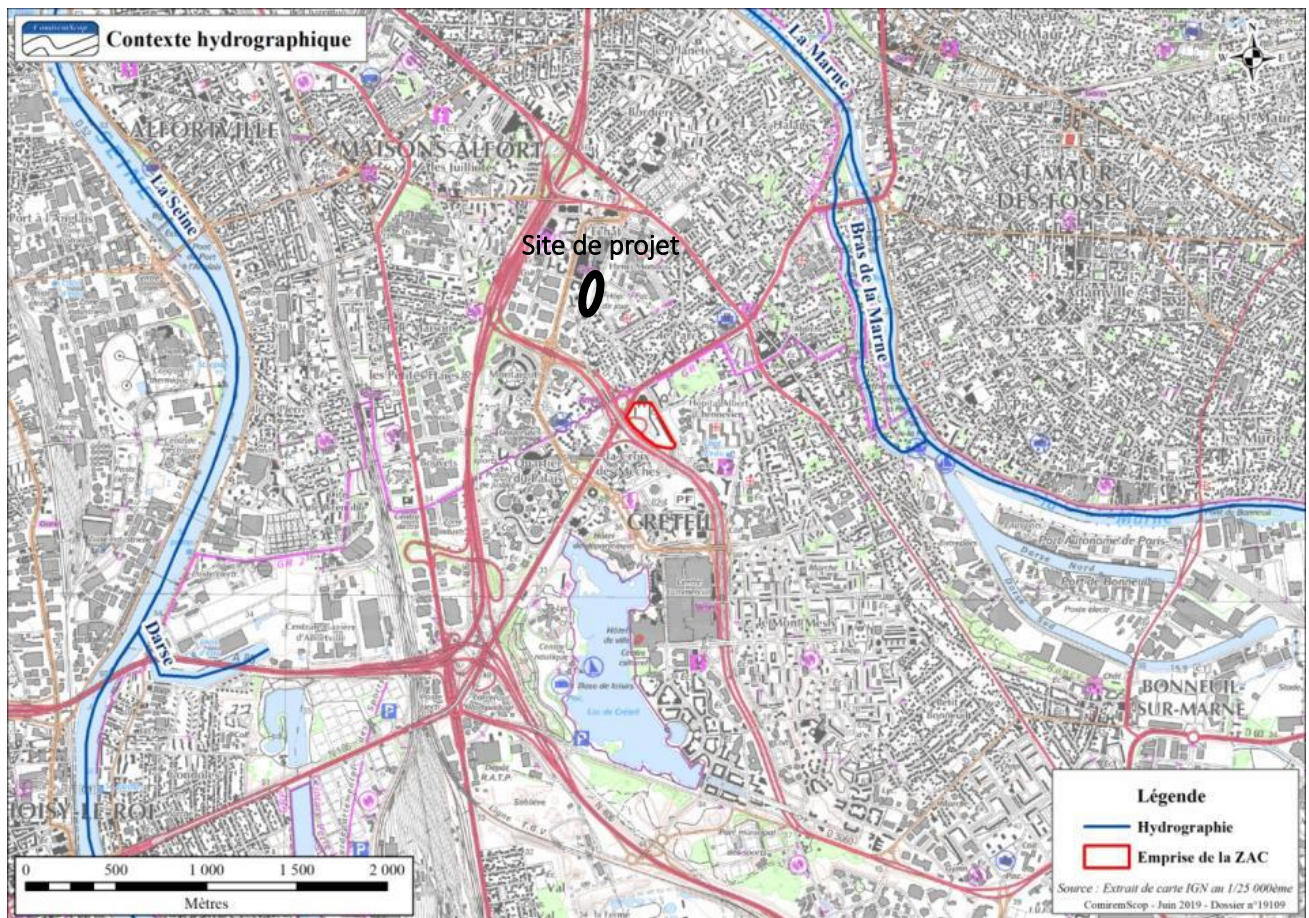
Le projet est situé :

- à environ 800 m au nord du lac de Créteil,
- à environ 1,10 km à l'ouest de la Marne,
- à environ 2,10 km à l'est de la Seine.



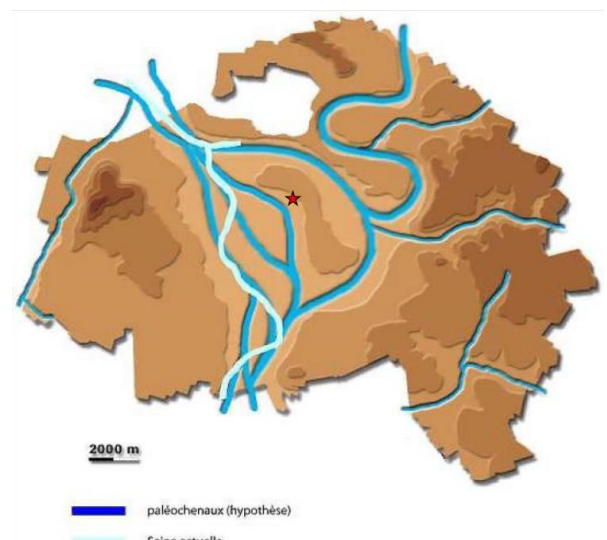
Source : Géoportail

La figure suivante présente le contexte hydrographique aux abords du projet :



Contexte hydrographique aux abords du projet (source : Comirem SCOP)

De nombreux paléochenaux sont présent entre la Seine et la Marne dont le cours a énormément varié durant les dernières glaciations et les derniers millénaires, ces paléochenaux illustrent les anciens cours de la Seine et de la Marne, la composition sablo-graveleuse de ces derniers en fond des drains préférentielles abritant toujours de fortes circulations d’eaux souterraines liées aux deux cours d’eau



Hypothèse des anciens paléochenaux de la Seine au Pléistocène récent (d’après les services archéologiques du Val de Marne)

Au vu de la distance du site de projet par rapport aux cours d’eau, ces derniers sont peu vulnérables à une éventuelle pollution provenant de la zone d’étude.

5. Patrimoine naturel

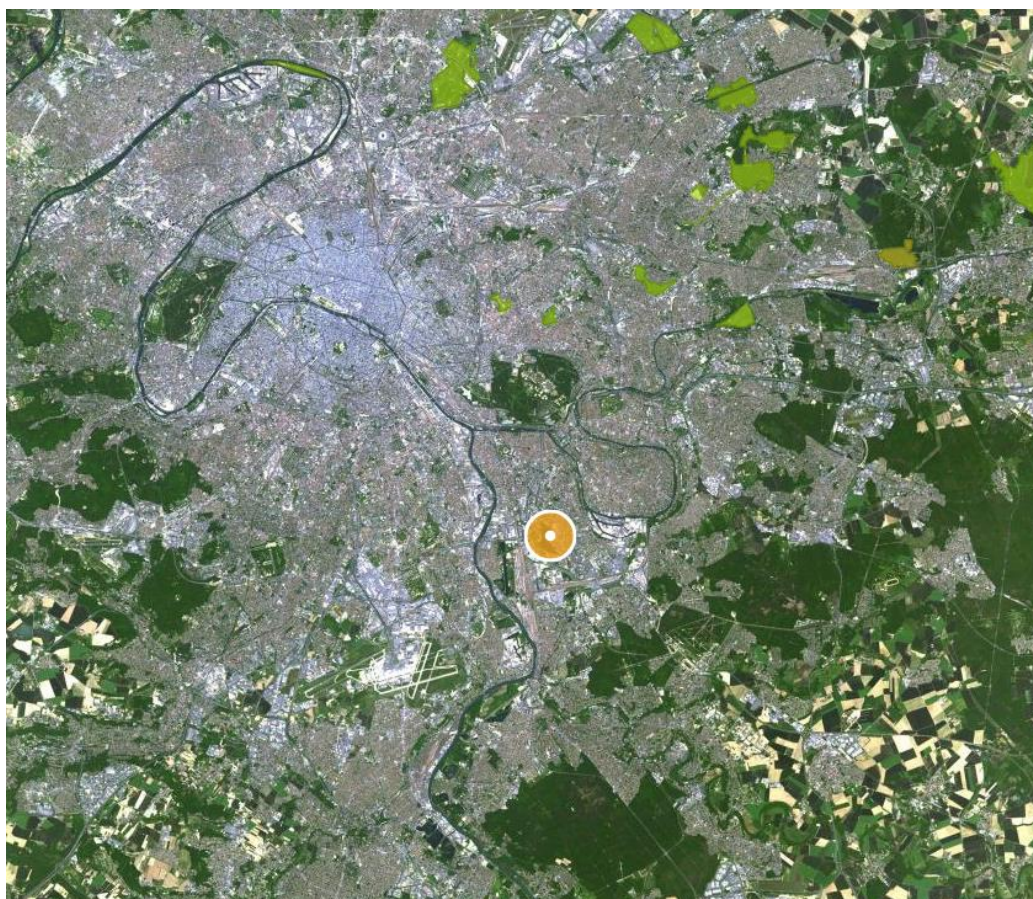
La zone d'étude ne se trouve pas dans le périmètre d'un espace naturel protégé.

1. Sites Natura 2000

Aucun site Natura 2000, qu'ils s'agissent des Zones de Protection Spéciale (ZPS) ou Zones de Spéciale (ZCS) issue de la Directive Oiseaux n'est recensé dans la commune. Aucun Site d'Intérêt Communautaire (SIC) issu de la Directive Habitats n'est recensé dans la commune non plus.

Le site le plus proche est la ZPS n° FR1112013, nommée « Sites de Seine-Saint-Denis », situé à 6,67 km du périmètre rapproché. Ce site se compose principalement de milieux humides absents du périmètre d'étude et de surfaces boisées limitées à quelques arbres plantés sur le site. Ainsi des échanges sont peu probables entre ce site Natura 2000 et la zone d'étude.

Pour la ZSC, du fait de la distance, les connexions et échanges de populations pour la flore, l'entomofaune et la petite faune à faible rayon d'action semblent peu probables.



Source : géoportail.gouv.fr

Type	Identifiant	Nom	Surface (ha)	Distance (km)
ZPS	FR1112013	Sites de Seine-Saint-Denis	1157	6,67
ZSC	FR1100819	Bois de Vaires-sur-Marne	96,63	16,92

Aucun enjeu associé aux sites Natura 2000 n'est donc associé au projet.

2. Zones Naturelles d'Intérêt Écologique Faunistique et Floristique (ZNIEFF)

L'inventaire des ZNIEFF est un programme régi par la loi du 12 juillet 1983 dite Loi Bouchardeau et lancé en 1982 par le Muséum national d'histoire naturelle. Il correspond au recensement d'espaces naturels terrestres remarquables. Les zones validées au niveau national par le Muséum national d'histoire naturelle constituent « l'Inventaire National du Patrimoine Naturel ».

Elles sont identifiées selon 2 types :

- Les ZNIEFF de type I, de superficie réduite, sont des espaces homogènes d'un point de vue écologique et qui abritent au moins une espèce et/ou un habitat rare ou menacé, d'intérêt aussi bien local que régional, national ou communautaire ; ou ce sont des espaces d'un grand intérêt fonctionnel pour le fonctionnement écologique local,
- Les ZNIEFF de type II sont de grands ensembles naturels riches, ou peu modifiés, qui offrent des potentialités biologiques importantes.

Le projet ne se situe pas dans une zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique de type I ou II (ZNIEFF).

2 Zones Naturelles d'Intérêt Écologique, Faunistique et Floristique (ZNIEFF) se trouvent à environ 3 km du périmètre rapproché du projet.

- La plus proche est la ZNIEFF de type 1 n° 110030011, nommée « Friches du lac de Créteil » qui se situe à 2,4 km du périmètre rapproché. D'après l'INPN, cette ZNIEFF présente une mosaïque et une diversité d'habitats, notamment des prairies et des friches entrecoupées de ronciers et de petits bosquets. Les habitats prairiaux sont parsemés d'arbres et arbustes isolés. Ces habitats sont favorables à la présence de la faune notamment les insectes où plusieurs espèces remarquables ont été inventoriées, notamment La Mante religieuse et le Grillon Italien deux espèces protégées en Ile-de-France.
- La ZNIEFF de type II n° 110001701 nommée « Bois de Vincennes » se situe à 2,2 km du site d'étude. L'intérêt de cette ZNIEFF repose sur les anciens boisements de chênes du Bois de Vincennes qui présentent un intérêt pour les coléoptères et les chiroptères. A noter également que la mise en place d'une fauche tardive dans les milieux a permis le développement récent d'une entomofaune des milieux prairiaux. Ce site héberge plusieurs plantes remarquables notamment l'Alisier de Fontainebleau, une espèce protégée.

Concernant les autres ZNIEFF présentes dans un rayon de 10 km, étant donné la distance les séparant du périmètre rapproché, il est peu probable que des échanges de populations d'entomofaune et végétales soient possibles. Seules les ZNIEFF trouvant essentiellement leur justification dans la présence d'espèces et d'habitats d'intérêt communautaire liés aux milieux ouverts sont susceptibles d'être connectés au périmètre d'étude de manière limitée par la distance les séparant et la gestion intensive des milieux ouverts du périmètre d'étude.



Source : géoportail.gouv.fr

3. Arrêté de Protection de Biotope (APB)

Aucun APB n'est recensé à l'échelle de la commune de Créteil. Les plus proches sont identifiés dans le tableau suivant.

Type de protection	Identification	Dénomination	Surface (ha)	Proximité au site (km)
Zones de protection réglementaire du patrimoine naturel				
APB	FR3800716	Iles de la Marne de la boucle de Saint-Maur	13,19	4,06
	FR3800681	Bois Saint-Martin	256,12	9,47
	FR3800418	Glacis du Fort de Noisy-le-Sec	9,55	9,56
	FR3800006	Mares du Plateau d'Avron	2,20	9,59
	FR3800007	Alisiers du plateau d'Avron	3,81	9,88
Pas de RNN dans un rayon de 10 km				
Pas de RNR dans un rayon de 10 km				
Pas de PNR dans un rayon de 10 km				

o Conclusion quant aux espaces remarquables

Quelques ZNIEFF se situent à proximité de la zone d'étude, cependant étant donnée l'absence de milieux similaires entre ces sites remarquables et la zone d'étude ainsi que la fragmentation de l'environnement, il semble que des échanges avec la zone d'étude soient limités voire inexistants.

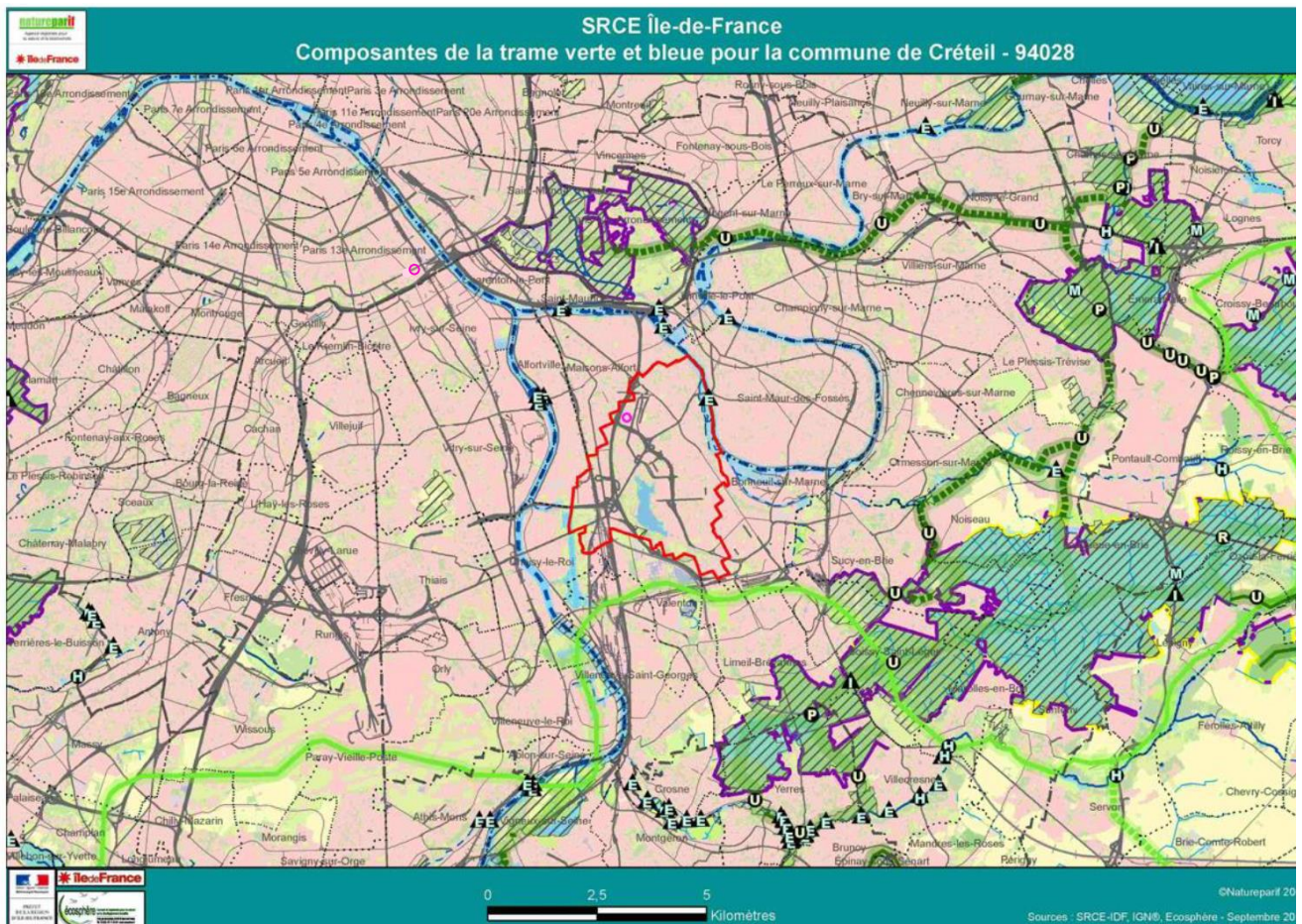
Les échanges avec les autres ZNIEFF dans un rayon de 10 km semblent limités en raison de la différence de milieux, de la distance et de la faible valeur écologique des milieux du périmètre d'étude.

Concernant les zones Natura 2000, aucun enjeu associé aux sites Natura 2000 n'est associé au projet.

4. Le Schéma Régional de Cohérence Écologique (SRCE)

Approuvé par délibération du Conseil Régional du 26 septembre 2013, le Schéma de Cohérence Régional Ecologique (SRCE) repère les composantes de la Trame Verte et Bleue (TVB) en Ile-de-France. Ce document définit des objectifs de préservation et de remise en bon état des réservoirs de biodiversité et des continuités écologiques du territoire.

Le site du projet ne possède aucun élément de la trame verte et bleue inscrit au SRCE. De par les infrastructures de transports présentes, il n'est concerné par aucune des « continuités écologiques » (cours d'eau, corridors, réserves de biodiversité, ...) recensées dans la Trame Verte et Bleue du SRCE.



Extrait SRCE IDF



- Réservoirs de biodiversité**
- Reservoirs de biodiversité
 - Autres espaces d'intérêt écologique hors Île-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 des milieux calcaires à fonctionnalité réduite
- 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
- Lisières des boisements de plus de 100 ha**
- Lisières urbanisées des boisements de plus de 100 ha
 - Lisières agricoles des boisements de plus de 100 ha
- Obstacles des corridors arborés**
- Infrastructures fractionnantes
- Obstacles des corridors calcaires**
- Coupures urbaines
- Obstacles de la sous-trame bleue**
- Obstacles à l'écoulement (ROE v3)
- Points 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
 - Passages prolongés en cultures
 - Clôtures difficilement franchissables
- Points de fragilité des corridors calcaires**
- Coupures boisées
 - Coupures agricoles
- Points de fragilité des continuités 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

Extrait SRCE IDF

5. Parc Naturel Régional (PNR)

La commune de Créteil n'est incluse dans aucun périmètre de Parc Naturel Régional.



Carte Localisation des Parc naturels régionaux en Ile-de-France (source : région ile-de-France)

Annexe facultative n°1_Demande d'examen au cas par cas_Site Créteil l'Echat_Créteil

6. Diagnostic écologique flash et préconisations environnementales

Dans le cadre du projet, un diagnostic écologique flash a été réalisé par SOLER IDE en novembre 2023. Ce dernier est consultable en annexe facultative au CERFA.

○ Habitats naturels et flore de l'aire d'étude immédiate

L'aire d'étude immédiate correspond à un terrain en chantier.

La majorité du site correspond à des habitats anthropiques fortement perturbés par les pollutions découlant des travaux réalisés sur place et autour. On trouve quelques espèces végétales sur des faibles espaces à proximité des parkings notamment et en bordure de terrain. Il s'agit d'espèces spontanées anthropophiles (Ortie dioïque, Morelle noire, Epilobe à petites fleurs, Cirse, etc.). On trouve également des espèces exotiques envahissantes telles que la Vergerette du Canada (*Erigeron canadensis*), le Seneçon du Cap (*Senecio inaequidens*), la Renouée du Japon (*Reynoutria japonica*) ainsi que de l'ailanthe glanduleux (*Ailanthus altissima*). Aucune espèce végétale relevée n'est patrimoniale.



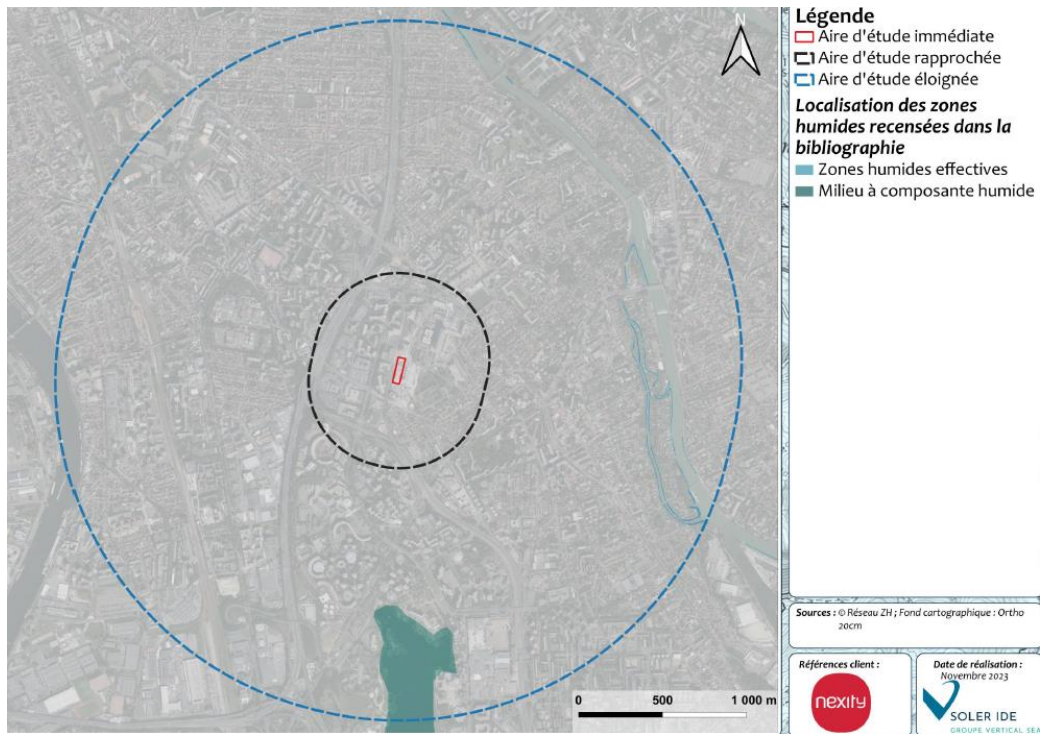
Cartographie des habitats naturels et espaces verts au sein de l'aire d'étude immédiate (diagnostic flash SOLER IDE)

○ Faune

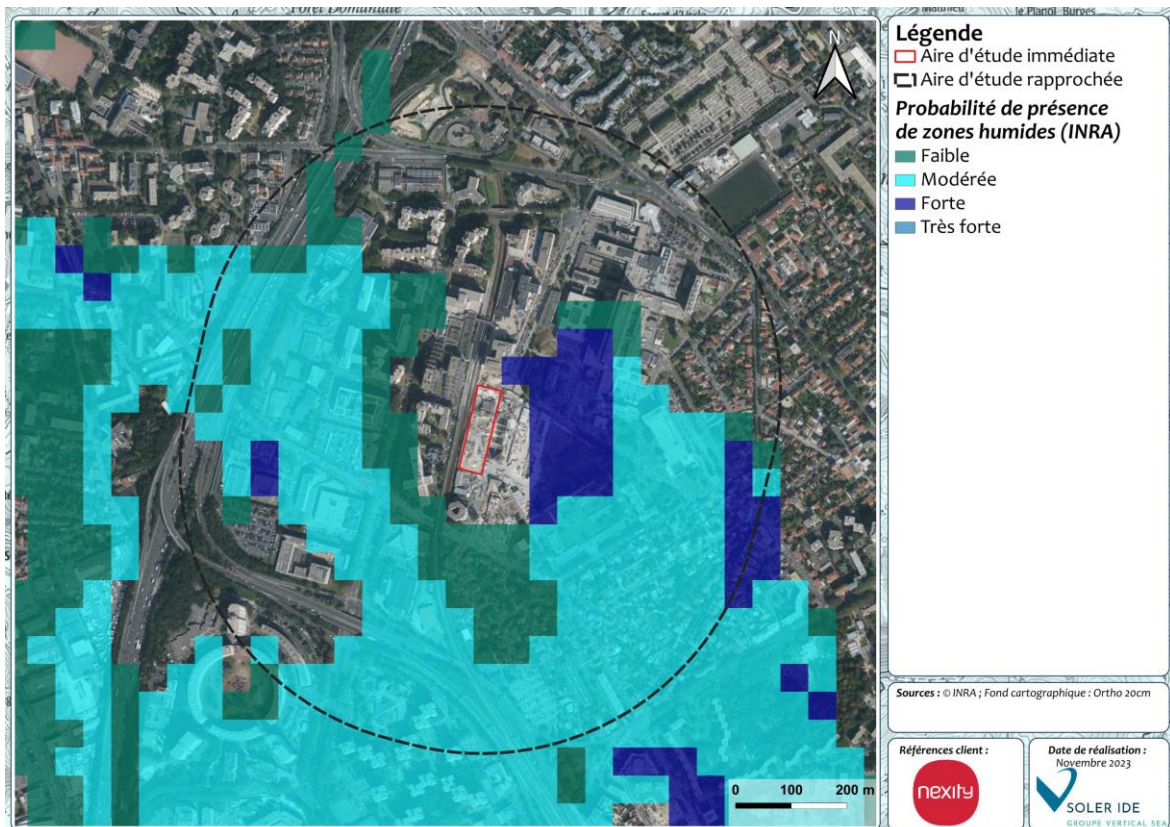
Aucune espèce n'a pu être identifiée lors des relevés faunistiques effectués sur l'aire d'études immédiate. De plus, les habitats présents sur l'aire d'étude immédiate, le contexte anthropique et les perturbations liées au chantier sont défavorables à l'accueil de la faune sur le site.

○ Zones humides

L'étude de probabilité de présence de zones humides menée par l'INRA met en évidence une probabilité nulle de zone humide au droit de l'aire d'étude immédiate. La zone de probabilité forte à proximité correspond au CHU Henry Mondor et cependant en raison du contexte urbain il est peu probable que le site se présente comme humide.



Localisation des zones humides (diagnostic flash SOLER IDE)



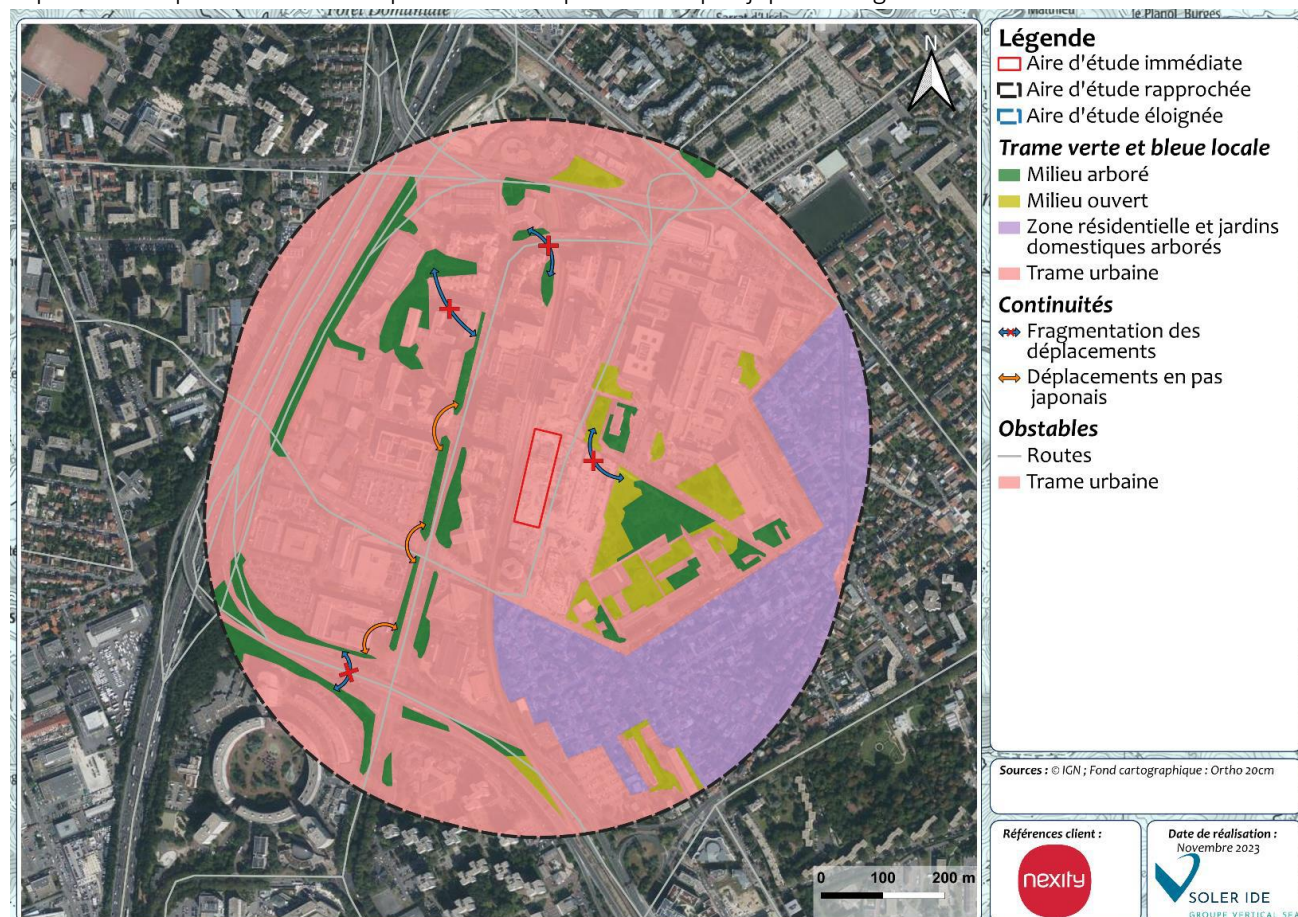
Localisation des zones humides potentielles d'après l'algorithme de l'INRA (diagnostic flash SOLER IDE)

○ Continuités écologiques locales

L'aire d'étude immédiate est représentée par un parking imperméabilisé.

La majorité de l'aire d'étude rapprochée présente un tissu urbain dense, avec quelques espaces verts ou arbres de haute tige. Une partie à l'est est composée d'une zone résidentielle de jardins arborés. La trame bleue n'est pas représentée à l'échelle de l'aire d'étude rapprochée.

Les continuités écologiques sont altérées, le tissu urbain est une barrière au déplacement des espèces mais les espaces verts permettent aux espèces de se déplacer en « pas japonais » grâce aux arbres.



Trame verte et bleue locale (diagnostic flash SOLER IDE)

Au vu de ces éléments, l'aire d'étude immédiate ne participe pas à la trame verte du contexte local. Le site dans le tissu urbain.

○ Synthèse et enjeux

Le site s'inscrit dans un tissu urbain très dense où le développement de la végétation est limité par le caractère anthropisé et perturbé de la parcelle. De plus, les surfaces correspondantes sont trop limitées pour accueillir une biodiversité fonctionnelle.

De plus, l'aire d'étude immédiate ne participe à aucune continuité écologique locale ou régionale.

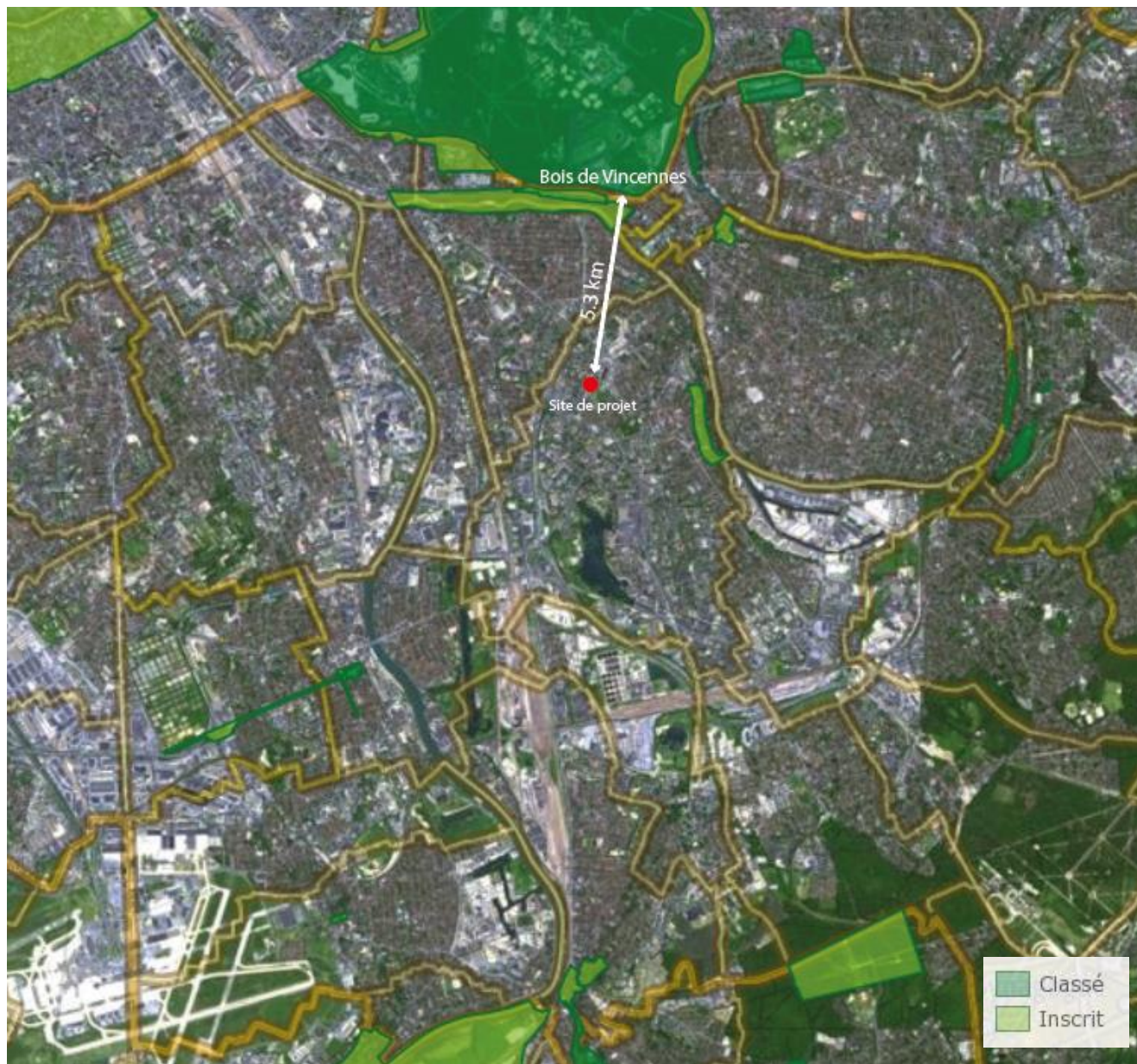
Au regard de toutes les thématiques étudiées et des espèces recensées, le potentiel écologique du site est évalué à très faible voire nul.

6. Patrimoine historique et architectural

1. Sites classés et inscrits

○ Sites classés

Le territoire de Créteil ne compte pas de site classé.

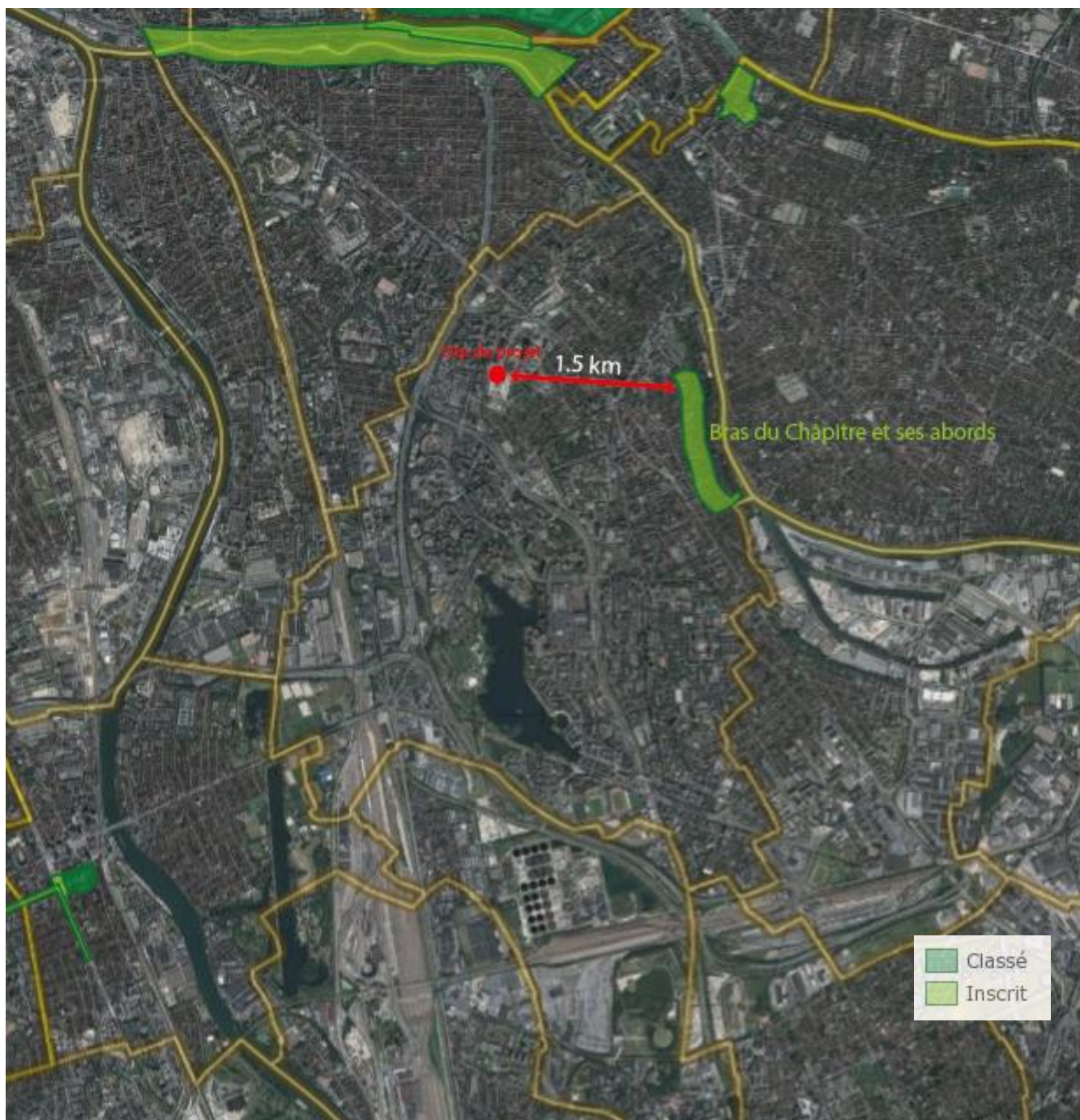


Localisation sites classés (source : atlas des patrimoines)

Le site classé le plus proche est celui du Bois de Vincennes situé à environ 5,3 kilomètres au Nord du site de projet.

○ Sites inscrits

La commune de Créteil compte un site inscrit situé en limite Est du territoire « Bras du Chapitre et ses abords ».



Localisation sites inscrits (source : atlas des patrimoines)

Le périmètre d'étude se situe à environ 1,5 km du site inscrit « Bras du Chapitre et ses abords ».

Le périmètre d'étude n'est pas localisé, même partiellement, à l'intérieur d'un Site Classé ou d'un Site Inscrit issus de la loi du 2 mai 1930, et organisés par les articles L.341-1 et suivants du Code de l'Environnement.

2. Site Patrimonial Remarquable

Aucun Site Patrimonial Remarquable n'est identifié dans un rayon de 500m autour du site de projet.

Les sites les plus proches du secteur de projet sont :

- SPR de Villeneuve-Saint-Georges, situé à environ 5km ;
- SPR de Vincennes, situé à environ 5km.



Localisation SPR (source : atlas des patrimoines)

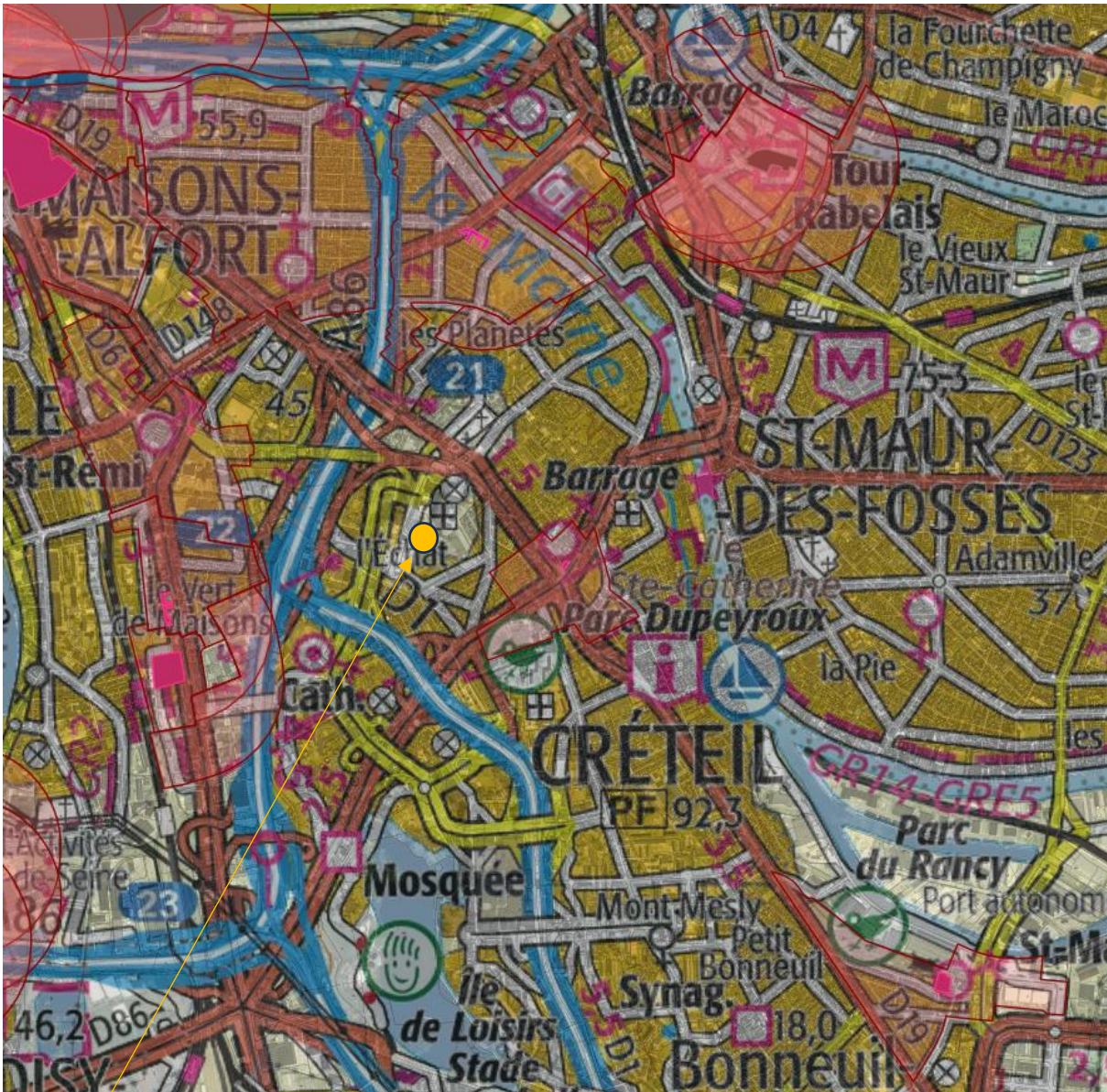
3. Le patrimoine architectural, urbain, paysager et historique

La Ville de Créteil abrite sur son territoire deux Monuments Historiques inscrits :

- L'église Saint-Christophe située à environ 900 mètres à l'Est du site de projet.
- Le colombier de Créteil situé à environ 900 mètres à l'Est du site de projet.

Le site de projet n'est pas inclus dans leur périmètre de protection « périmètre délimité des abords » (PDA).

Le monument historique classé le plus proche est celui de l'Abbaye de Saint-Maur-des-Fossés, situé à environ 2,6 kilomètres au Nord du site de projet.



Site de projet

■	Classé
■	Partiellement classé
■	Partiellement classé-inscrit
■	Inscrit
■	Partiellement inscrit
■	En instance de classement
■	Par défaut

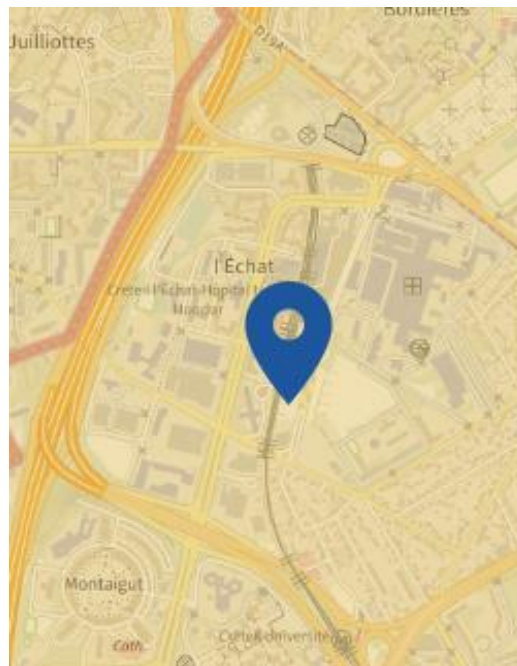
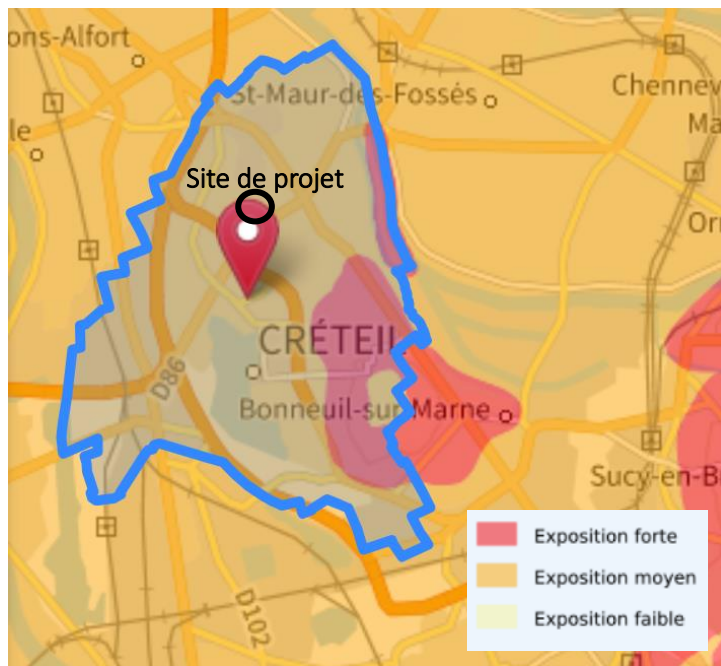
Source : Atlas des Patrimoines

7. Risques et nuisances

1. Risques naturels

○ Retrait-gonflement des sols argileux

Le site de projet est exposé au retrait-gonflement des argiles : exposition moyenne. Ce risque sera pris en compte dans le cadre du projet de construction (fondations profondes, puits encastrés dans les sables graveleux beige-roux : cf. annexe facultative mission G2 AVP)

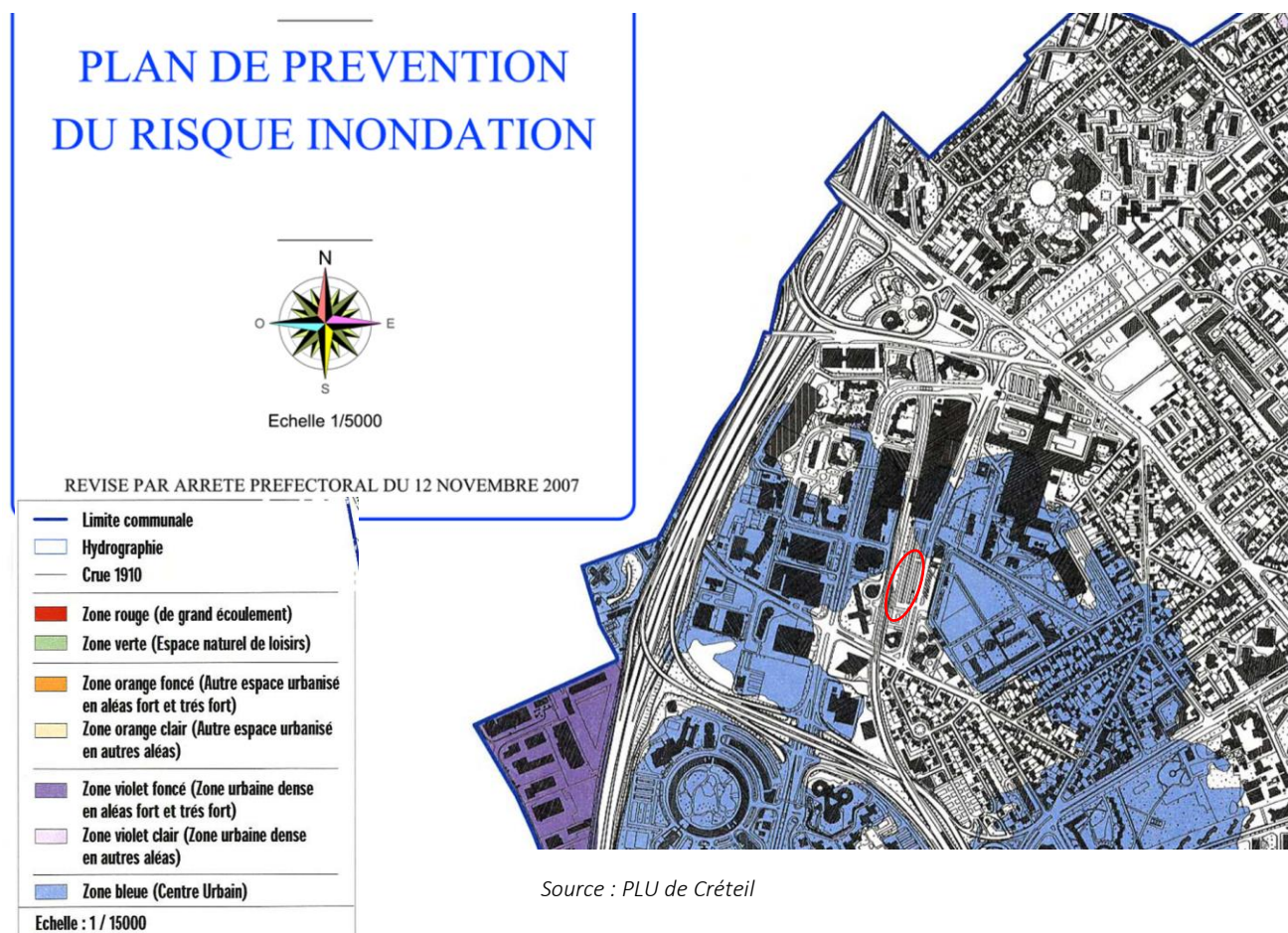


Source : géorisques

○ **Risque inondation**

PPRI de la Marne et de la Seine

La commune de Créteil est incluse dans le périmètre du Plan de Prévention du Risque Inondation (PPRI) de la Marne et de la Seine dans le département du Val-de-Marne, approuvé par arrêté préfectoral du 28 juillet 2000 et révisé par arrêté préfectoral du 12 novembre 2007.

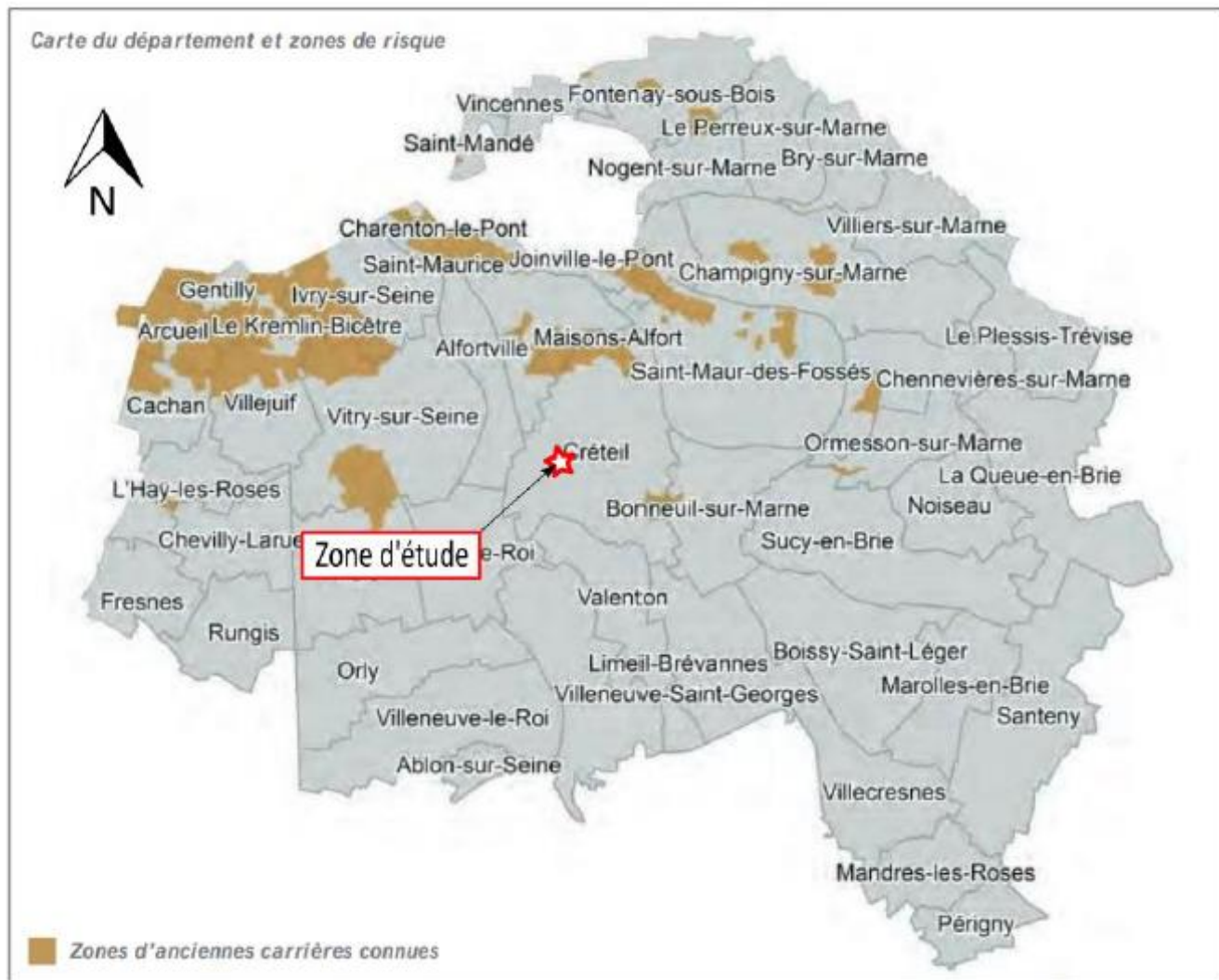


A la lecture du document graphique du PPRI, le site de projet se situe en limite d'une zone bleue identifiée au PPRI, localisée sur la partie nord de la parcelle mais n'est pas concerné par le PPRI.

○ Anciennes carrières

D'après la carte des anciennes carrières fournie par la DRIEAT et la Préfecture du Val-de-Marne, la zone d'étude n'entre pas dans l'empire des anciennes carrières de Créteil.

Des anciennes carrières se trouvent à proximité du site.



Cartographie des zones de risques carrières – Val-de-Marne, 2023

○ Mouvements de terrains

Mouvements de terrains

Un PPR de mouvements de terrain différentiels consécutifs à la sécheresse et à la réhydratation des sols a été prescrit le 21 Novembre 2018 et concerne le territoire de Créteil.

Le secteur de projet est inclus dans la zone verte, faiblement exposée, dite zone de précaution (B3) et devra respecter les dispositions du PPR applicables en zone verte (Cf. page suivante).



Zoom site de projet (source : PLU de Créteil)

CHAPITRE 3 - Dispositions applicables en zone verte (B3)

Article 1 - Est prescrite pour toute construction nouvelle y compris pour les constructions de maisons individuelles groupées

La réalisation d'une étude définissant les dispositions constructives nécessaires pour assurer la stabilité des constructions vis-à-vis du risque avéré de tassement ou de soulèvement différentiel et couvrant la conception, le pré-dimensionnement et l'exécution des fondations, ainsi que l'adaptation de la construction et de son environnement immédiat aux caractéristiques du site, conformément aux missions d'ingénierie géotechnique de type G2 – AVP (étude géotechnique de conception – phase Avant-projet), G2 – PRO (étude géotechnique de conception – phase Projet) et G3 (étude et suivi géotechniques d'exécution) au sens de la norme NF P 94-500. Toutes les dispositions issues de cette étude devront être appliquées.

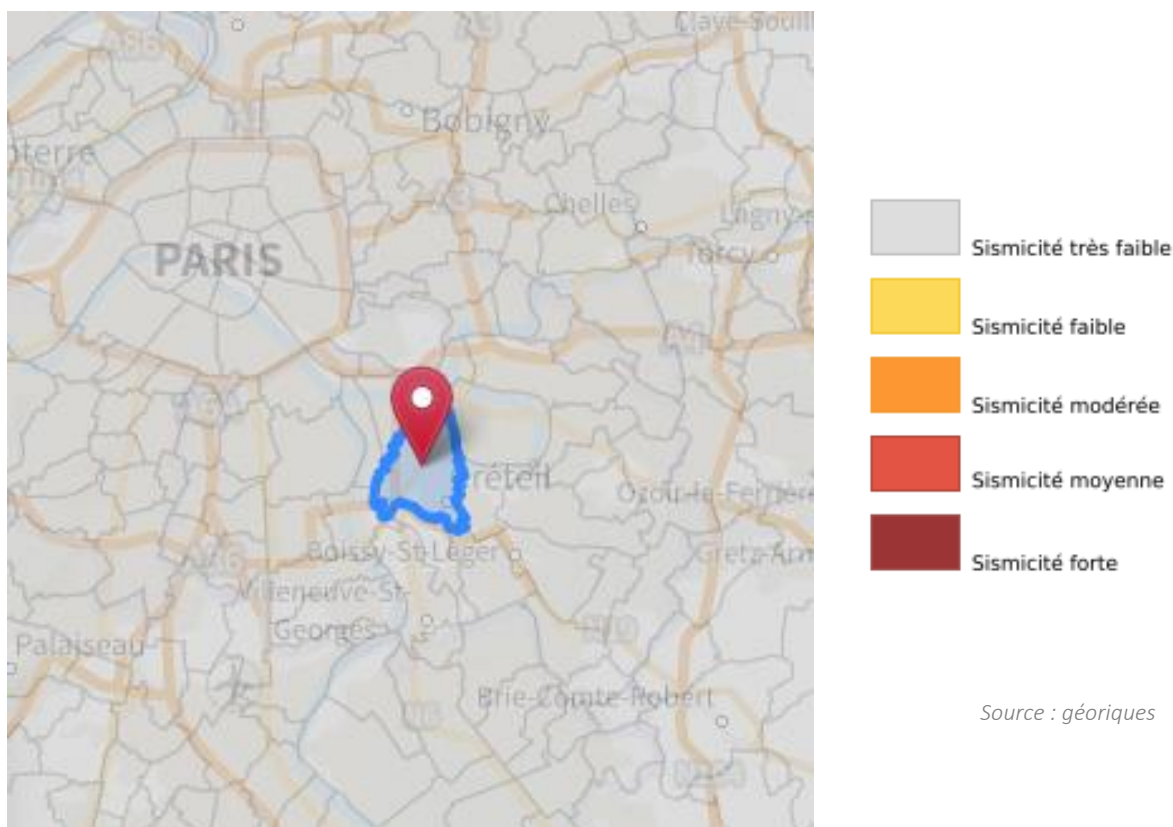
Le présent article ne s'applique pas aux constructions de :

- maisons individuelles, telles que définies à l'article L. 231-1 du Code de la Construction et de l'Habitation, ainsi que leurs extensions ou annexes accolées. Pour ces constructions, se référer à l'article 2 du présent chapitre.
- annexes non accolées.
- bâtiments à usage agricole.

Dispositions zones vertes (extrait PPR)

Risques sismiques

L'ensemble du département du Val-de-Marne est classé en zone 1 de sismicité faible (sismicité très faible).

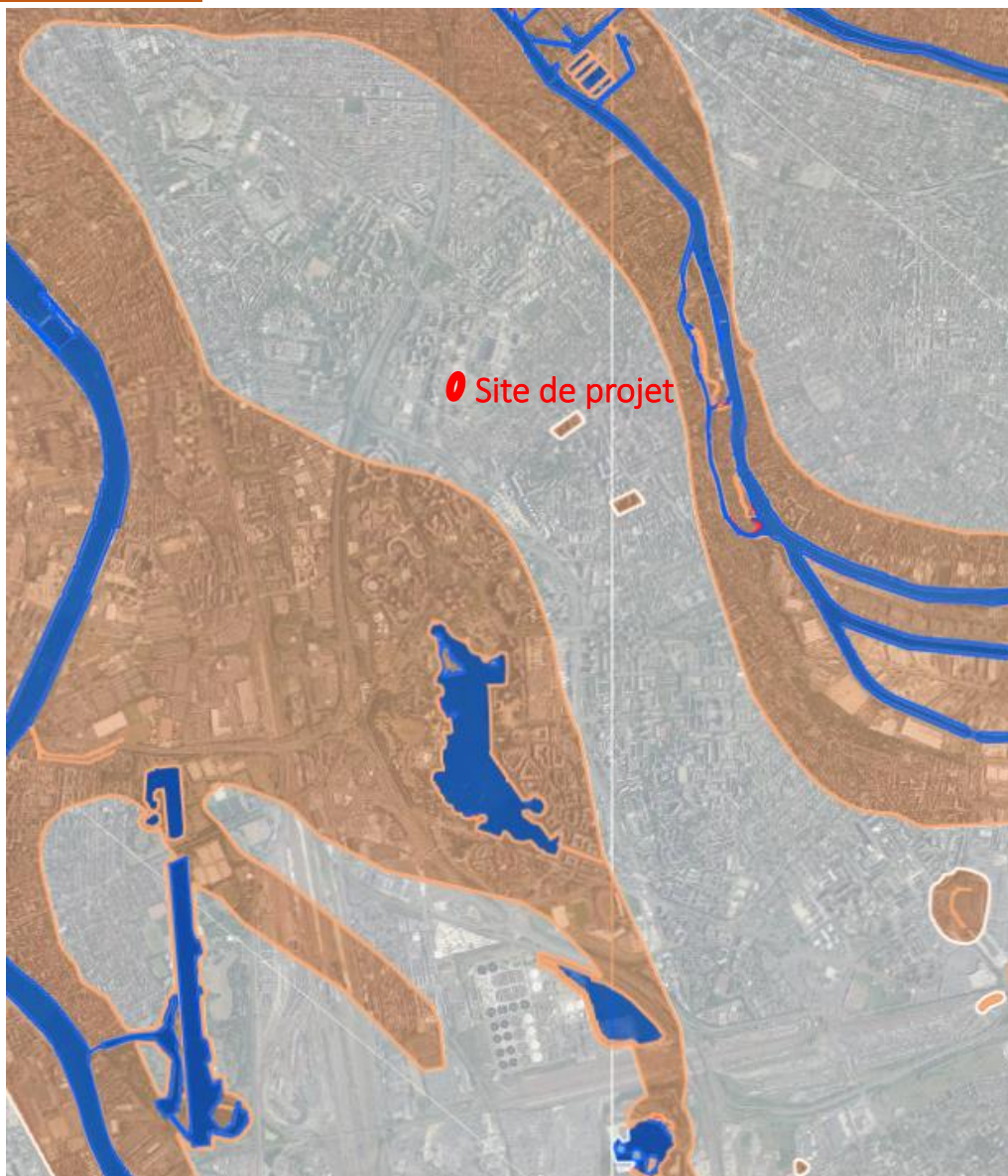


Source : géoriques

- Captage d'eau

L'emprise du projet ne s'inscrit pas dans un périmètre de protection rapprochée de captage d'eau destiné à l'alimentation humaine.

- Les zones humides



■ Classe A: Zones humides avérées dont les limites peuvent être à préciser.
■ Classe B: Zones humides probables dont la caractéristique humide reste à vérifier et les limites à préciser
■ Classe D: Non humides : plan d'eau et réseau hydrographique.
■ Classe C: Manque d'information ou faible probabilité de présence de zones humides

Enveloppe d'alerte des zones humides sur Créteil selon la DRIEE

Le site de projet n'est pas concerné par une zone humide.

2. Risques technologiques

○ Recensement des sites CASIAS (ex-BASIAS), ex-BASOL et SIS

Recensement des sites CASIAS (ex-BASIAS)

La base de données CASIAS (ex-BASIAS) est alimentée par les inventaires historiques régionaux menés par les départements ; elle est gérée par le Ministère chargé de l'Environnement et le BRGM.

L'inscription d'un site dans la base de données CASIAS ne préjuge pas d'une éventuelle pollution à son endroit.

La base de données des anciens sites industriels et activités de services (CASIAS) recense 98 sites sur la commune de Créteil.

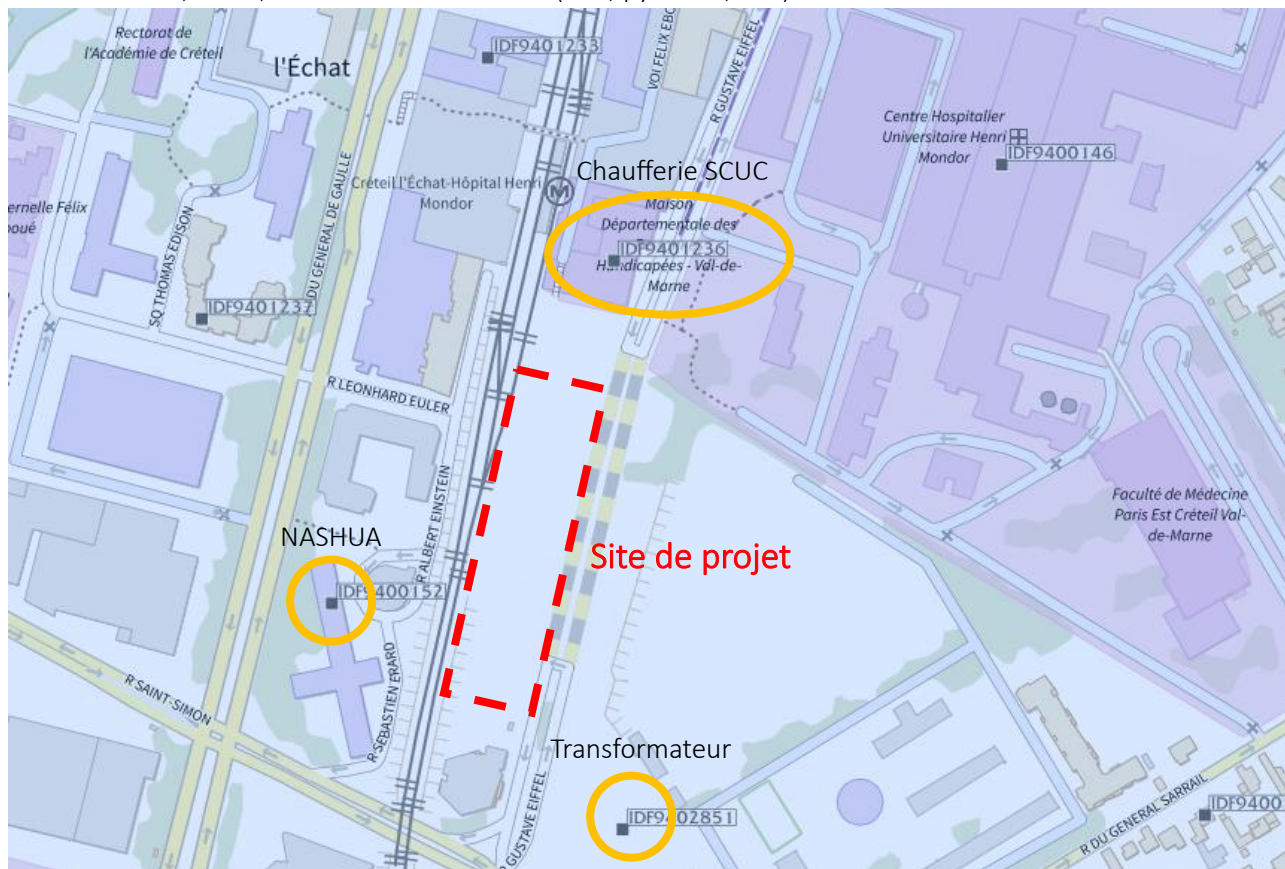
La zone d'étude n'est pas répertoriée au sein de l'inventaire d'anciens sites industriels et activités de service.

Cependant, d'après la visite de site et les documents consultés auprès de la Préfecture du Val de Marne, la parcelle n°259 de la section BC abrite une chaufferie. Il s'agit d'une annexe à la chaufferie principale du SCUC Créteil-Echat-Est qui est référencée dans BASIAS sous le n°IDF 9401236. Celle-ci est référencée dans CASIAS pour les activités suivantes :

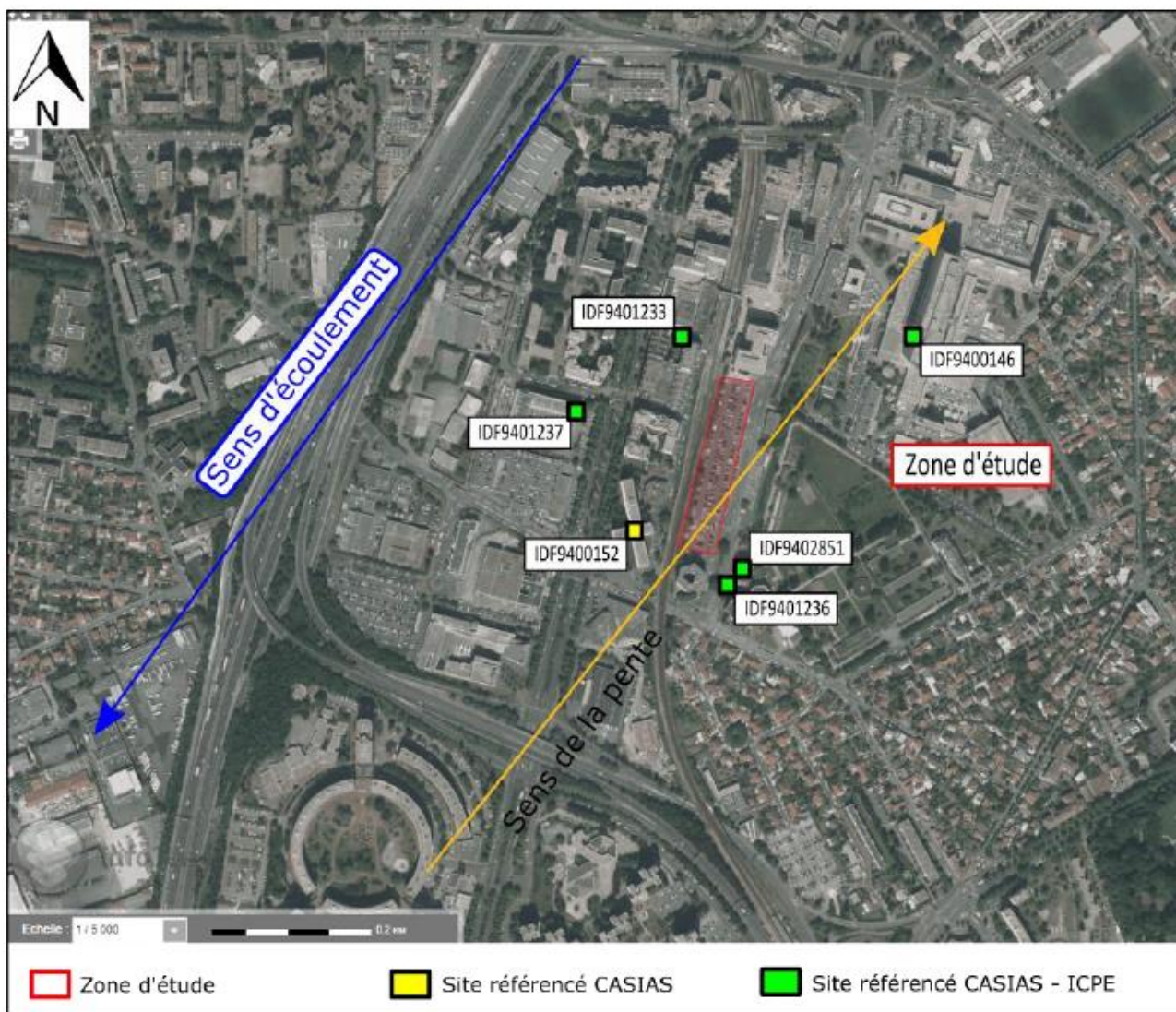
- Production et distribution de vapeur (chaleur) et d'air conditionné ;
- Transformateur (PCB) ;
- Dépôt de liquide inflammable (DLI).

Deux autres sites CASIAS sont également localisés à proximité du site de projet :

- NASHUA Immeuble Saint Simon, Sté : fabrication d'autres machines-outils (...) – Identifiant : IDF9400152 ;
- DDASS, DDTE, DSSAS : transformateur (PCB, pyralène, etc.) – Identifiant : IDF9402851.



Source : géorisques.fr



Localisation des sites référencés CASIAS – Infoterre, 2023

Fiche détaillée : IDF9401236

Vous pouvez télécharger cette fiche au format ASCII.
 Pour connaître le cadre réglementaire de l'inventaire historique régional, consultez le préambule départemental.

[Page précédente](#) | [Fiche synthétique](#) | [Aide sur l'export](#) | [Filtrer la fiche](#) | [Préambule départemental](#)

1 - IDENTIFICATION DU SITE

Indice départemental : IDF9401236
Unité gestionnaire : IDF
Créateur(s) de la fiche : GF
Date de création de la fiche : 10/05/2005
Nom(s) usuel(s) : Chauffage
Raison(s) sociale(s) de(s) l'entreprise(s) connue(s) : SCUC CHAUFFERIE ECHAT EST (Société de Chauffage Urbain de Créteil), ex ESYS MONTENAY
Etat de connaissance : Inventorié
Autres identifications : Numéro Organisme ou BD associée
 DREIF_94 en 2003 DREIF_94 en 2003.
Commentaire(s) : Distribution d'eau et chauffage urbain
 Société appartenant à Dalkia (Veolia Environnement).

2 - CONSULTATION À PROPOS DU SITE

Consultation de la maie : Oui
Date de consultation : 01/04/2005

3 - LOCALISATION DU SITE

Première adresse : Eiffel, rue Gustave Eiffel ; Eboué, voie Félix Eboué
Dernière adresse : Rue Eiffel (Gustave)
Code INSEE : 94028
Commune principale : CRETEIL (94028)
Zone Lambert initiale : Lambert II étendu

Projection :	LZone (centroïde)	L2e (centroïde)	L93 (centroïde)	L2e (adresse)
X (m) :	608333	608333	659588	608455
Y (m) :	2421999	2421999	6855282	2422249
Précision XY (m) :				

Altitude :
Précision Z (m) :
Commentaire(s) : Rue parallèles.
 Coordonnées Lambert d'après DREIF_94 en 2003.

4 - PROPRIÉTÉ DU SITE

Référence(s) cadastrale(s) des parcelles occupées (tout ou partie) par le site :	Cadastre	Date	Echelle	Section	Parcelle	Précision
Nombre de propriétaires actuels :	?					

5 - ACTIVITÉ(S)

Etat d'occupation du site : Ne sait pas
Date première activité : 01/01/1996
Origine de la date : DCD-Date connue d'après le dossier

Historique de(s) l'activité(s) sur le site

N° ordi	Date début	Date fin	Code activité	Libellé de l'activité	Importance de l'activité	Groupe selon SE	Origine de la date début	Référence du dossier	Autres informations
1	01/01/1996		D35.30Z	Production et distribution de vapeur (chaleur) et d'air conditionné	Autorisation	3ième groupe	DCD-Date connue d'après le dossier	DREIF_94 en 2003 ; IC94 en 2002.	DRIRE 01/1996, 12/1998
2	01/01/2002		D35.44Z	Transformateur (PCB, pyralène, ...)	Déclaration	1er groupe	DCD-Date connue d'après le dossier	IC94 en 2002.	
3	01/01/2002		V89.03Z	Dépôt de liquides inflammables (D.L.I.)	Déclaration	1er groupe	DCD-Date connue d'après le dossier	IC94 en 2002.	

Produit(s) utilisé(s) ou généré(s) par l'activité du site

Numéro activité	Code produit	Libellé du produit	Quantité m3	Quantité tonnes/semaine
2	D17	Polychlorob et tri phényles (PCB, PCT, Dioxines, Fumées)		

Commentaire(s) : DREIF_94 en 2003 : "Soumis à la taxe sur la pollution atmosphérique."

6 - UTILISATION ET PROJET(S)

Nombre d'utilisateurs actuels : ?

7 - ENVIRONNEMENT

Substratum : Sable/grès
Zones de contraintes et d'intérêts particulières
Type de zone ou d'intérêts particulières Distance (m) Commentaire(s)
 Zone inondable IAURF 2005. En réalité, zone des plus hautes eaux connues.

Nom de la nappe : N. des sables du Soissonnais et du calc. grossier
Code du système aquifère : 022
Nom du système : BRIE

9 - ETUDES ET ACTIONS

Sélection des sites	Test de sélection des sites	Date de première étude connue	Nature de la décision

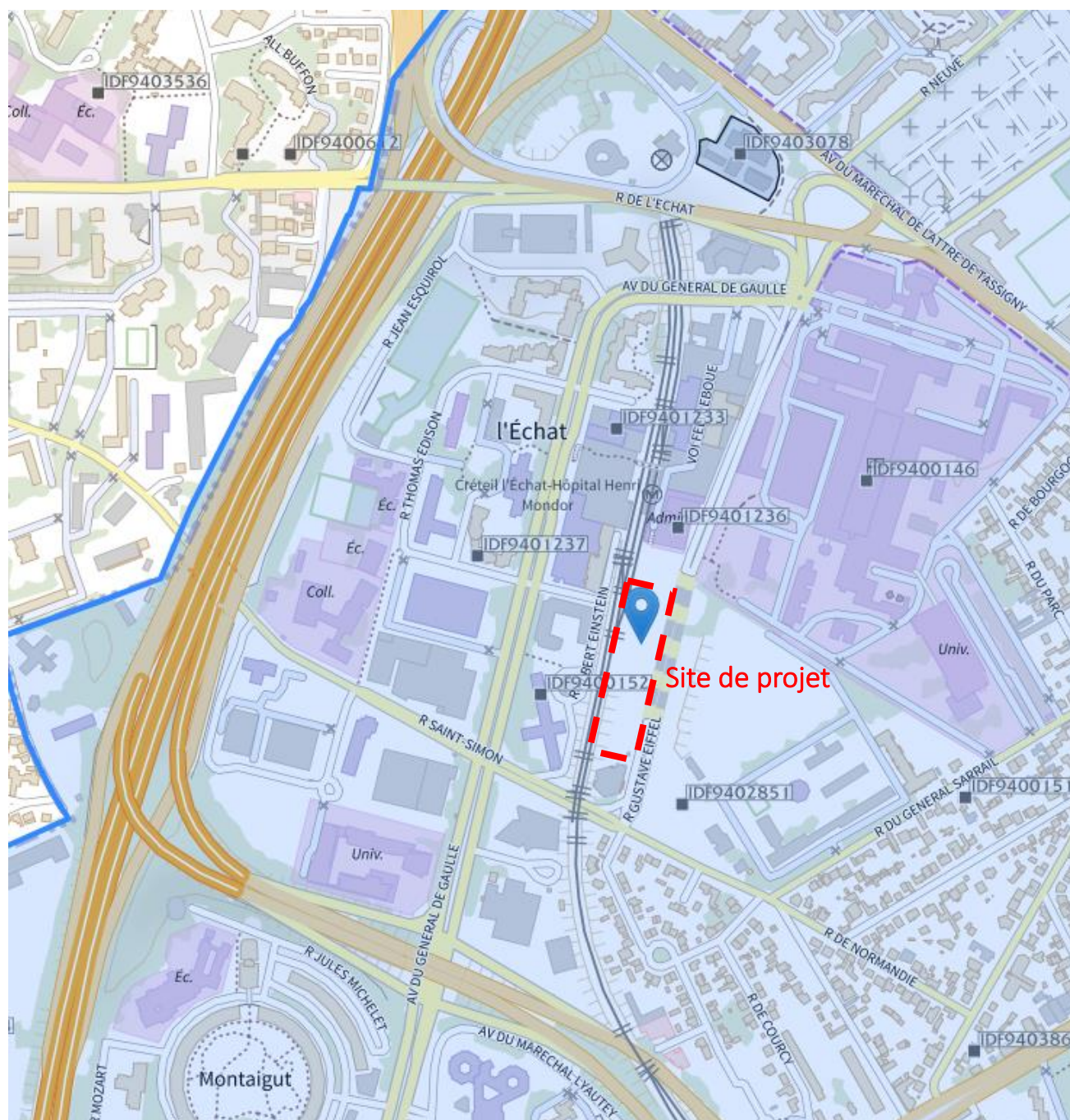
10 - DOCUMENTS ASSOCIÉS

11 - BIBLIOGRAPHIE

Source(s) d'information : Direction Régionale de l'Équipement Ile de France, 2003.
Chronologie de l'information : ICPE 2002, Préfecture Val de Seine, fichier mdb

12 - Synthèse historique

Plusieurs sites BASIAS sont situés en amont/aval hydraulique de la zone d'étude. Il s'agit de chaufferies, d'industries chimiques, d'ateliers de traitements et de garages. Les activités issues de ces sites peuvent générer des sources potentielles de pollution liées aux PCB, aux hydrocarbures (HCT, HAP, BTEX, etc.), aux COHV ainsi qu'aux métaux.



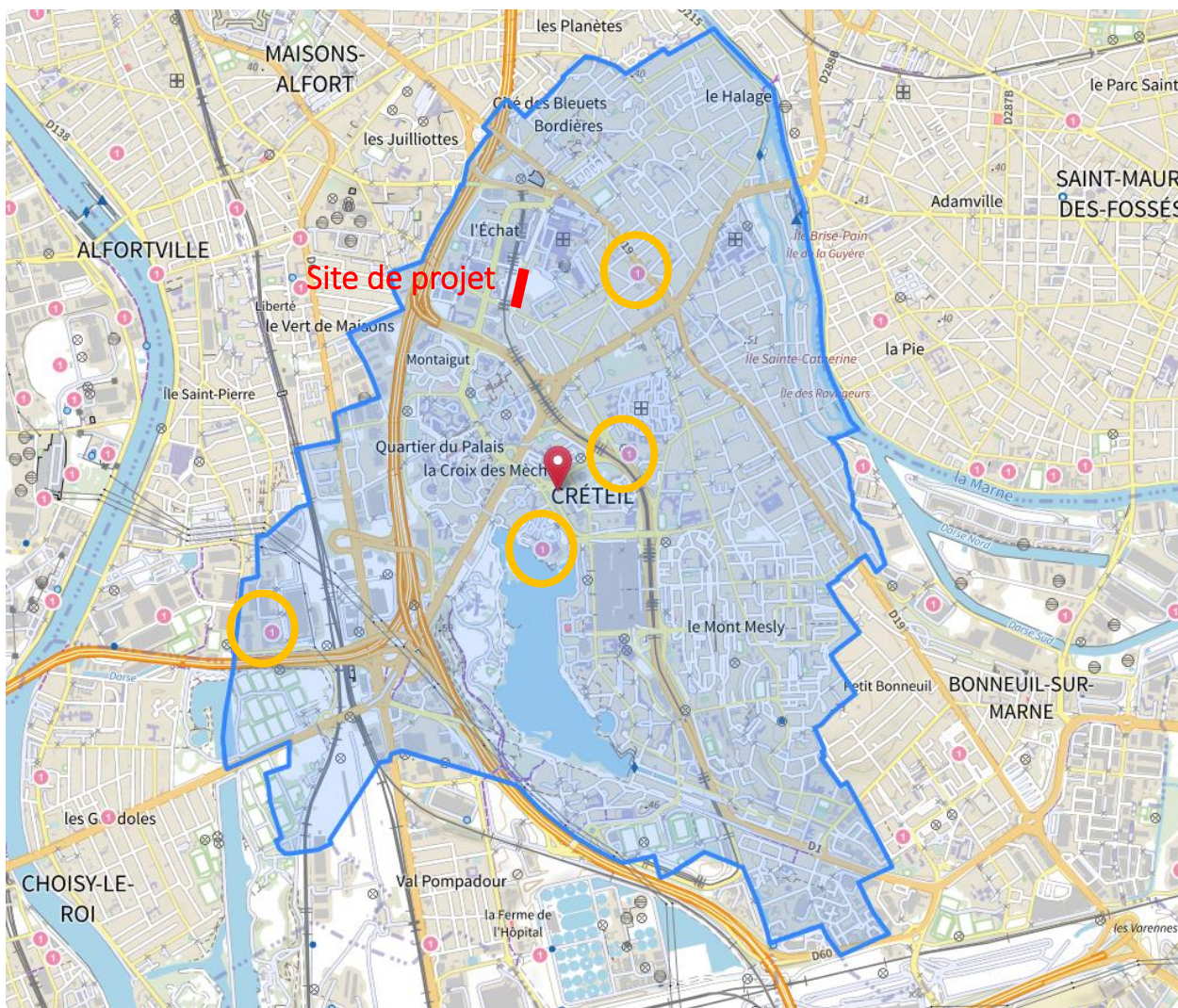
Source : géorisques.fr

Référence CASIAS	Exploitant	Activité	Situation Administrative		Localisation par rapport aux limites du site
			En cours / close	Classé ICPE	
IDF9402851	DDASS, DDTE, DSSAS	Transformateur (PCB, pyralène, ...)	Close	X	Adjacent au sud-est
IDF9400152	NASHUA IMMEUBLE SAINT SIMON	Fabrication d'autres machines-outils (à préciser)	En cours	X	Aval au sud-ouest
IDF9401233	Sté INDUSTRIELLE DE DIFFUSION	Fabrication de produits chimiques de base, de produits azotés et d'engrais, de matières plastiques de base et de caoutchouc synthétique	En cours	X	Amont au nord-ouest
IDF9400146	HOPITAL HENRI MONDOR	Compression, réfrigération Transformateur (PCB, pyralène, ...) Dépôt de liquides inflammables	En cours	X	Amont au nord-est
IDF9401237	SCUC CHAUFFERIE ECHAT OUEST	Production et distribution de vapeur (chaleur) et d'air conditionné	Non connue	X	Latéral à l'ouest
IDF9401236	SCUC CHAUFFERIE ECHAT EST	Transformateur Dépôt de liquides inflammables	En cours	X	Aval au sud-est

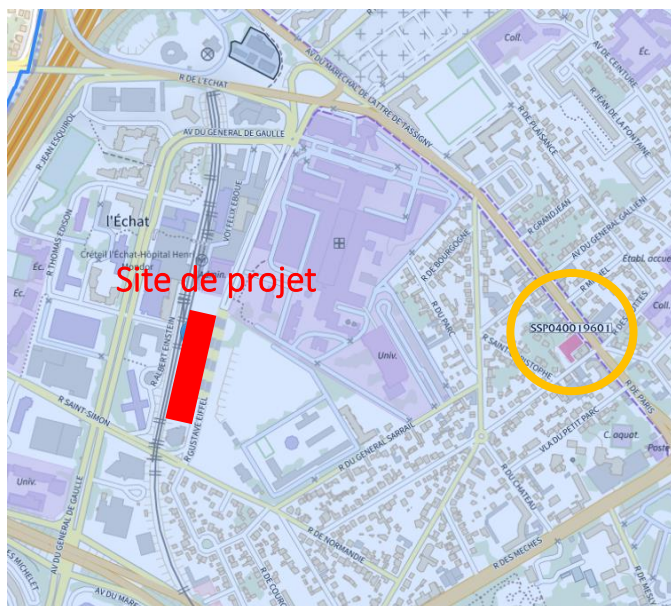
Sites répertoriés dans BASIAS et localisés à proximité du site à l'étude.

○ **Recensement des sites BASOL**

La commune de Créteil compte 4 sites BASOL sur son territoire communal.



Source : géorisques.fr



Le site étudié ne fait pas partie de la base de données sur les sites et sols pollués ou potentiellement pollués appelant une action des pouvoirs publics, à titre préventif ou curatif (BASOL).

Le site le plus proche est situé à environ 600 mètres du site de projet. Il s'agit de l'établissement SAFI qui exerçait une activité de concessionnaire automobile FORD au 5-7 rue du Maréchal de Lattre de Tassigny à Créteil (identifiant : SSP0400196).

○ Recensement SIS

La commune de Créteil ne recense aucun Secteur d'information sur les sols (SIS).

○ Recensement ARIA

La base de données ARIA recense les incidents ou accidents qui ont, ou auraient, pu porter atteinte à la santé ou la sécurité publique, l'agriculture, la nature et l'environnement.

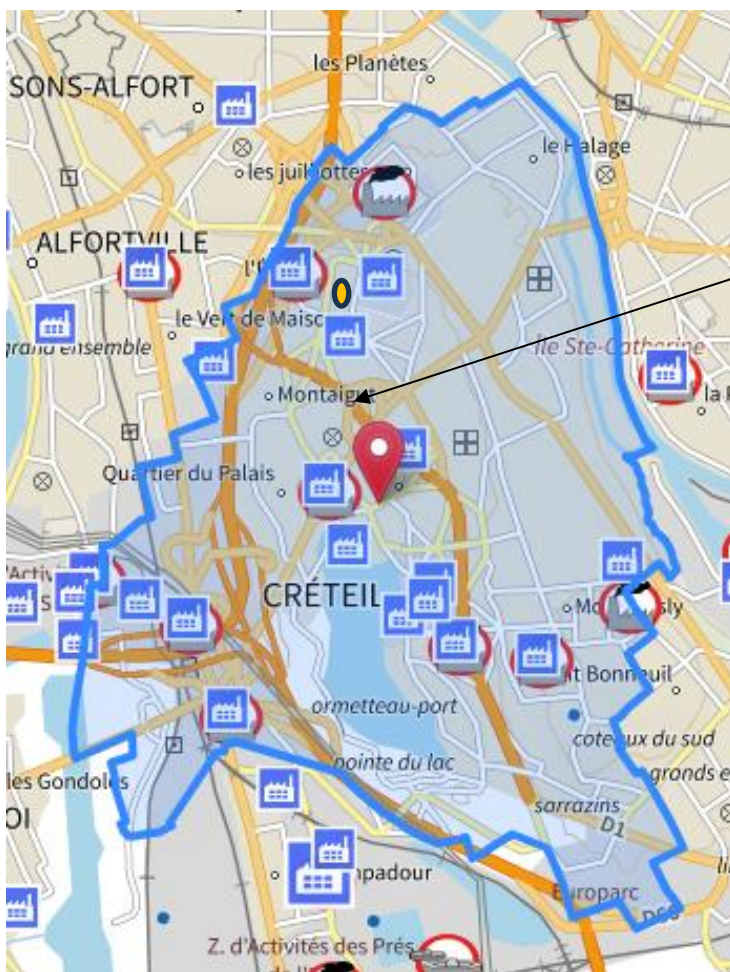
Le site étudié ne fait pas partie de la base de données du Bureau d'Analyse des Risques et Pollutions Industriels (BARPI).

○ Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE)

17 ICPE sont identifiées sur le territoire communal et aucune d'entre elles n'est classée SEVESO.

La plus proche du site de projet concerne l'entreprise non SEVESO SCUC CHAUFFERIE ECHAT EST au 9 rue Gustave Eiffel (à environ 100m au sud est du site de projet), classée à enregistrement et en fin d'exploitation.

Aujourd'hui, aucune ICPE ne se situe sur le site de projet. Dans le cadre du chantier de la création de la ligne 15 Sud du projet Grand Paris, une ICPE chantier de la Société du Grand Paris a été exploitée dans l'emprise du projet immobilier. Cette dernière n'est plus en activité depuis 2018. Les travaux relatifs à la création de la nouvelle gare (phase de Génie civil /terrassement (non ICPE)) sont toujours en cours.



Site de projet



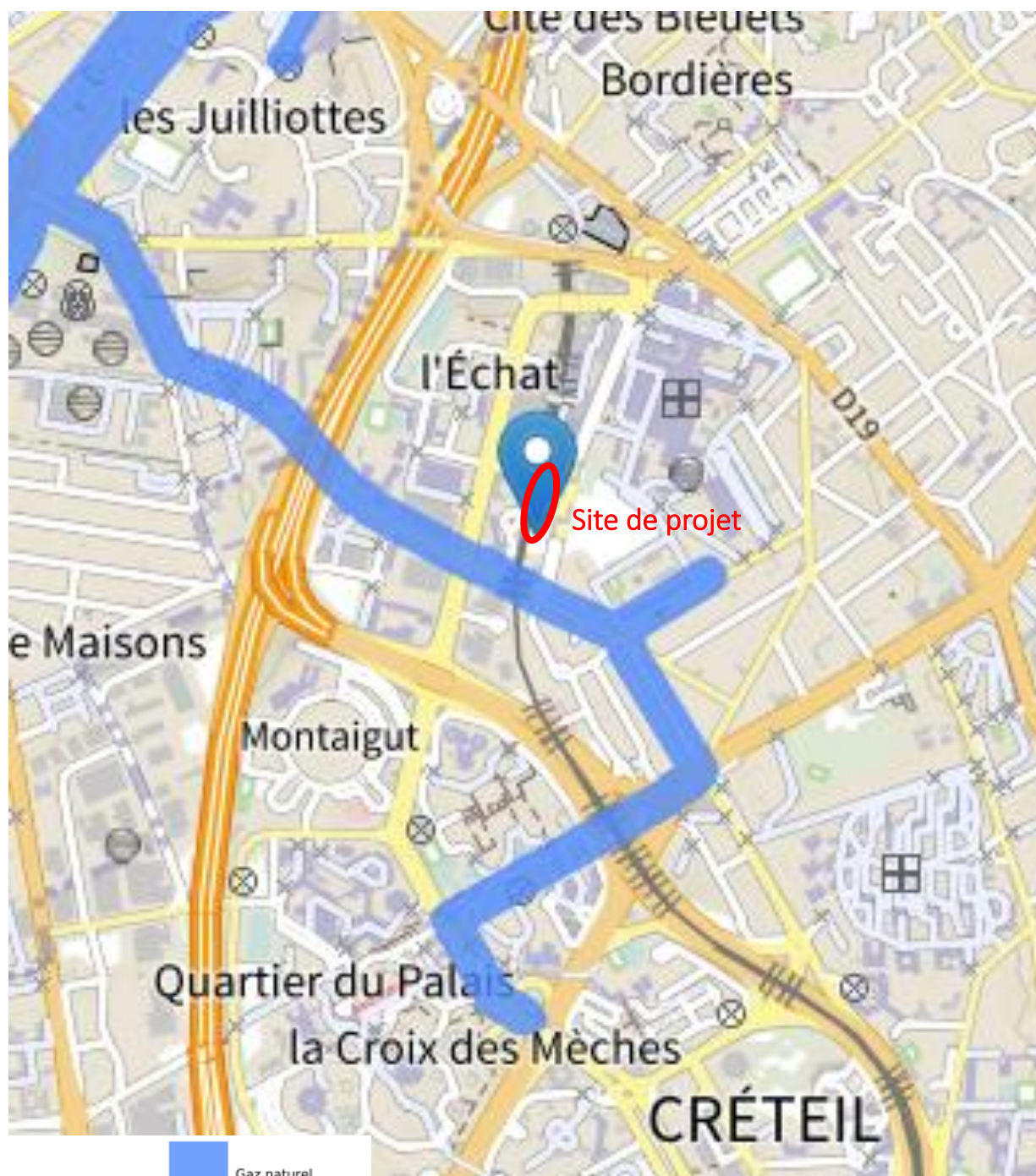
Source : Géorisques



- **Risque de transport de matières dangereuses (TMD)**

La ville de Créteil est soumise, tout comme la plupart des communes d'Ile-de-France, au risque de TMD, étant donné que l'urbanisation s'est développée à proximité d'axes de transports au trafic notable (A86, D1, ...). Néanmoins, l'aléa d'un incident relatif aux transports de matières dangereuses est très rare.

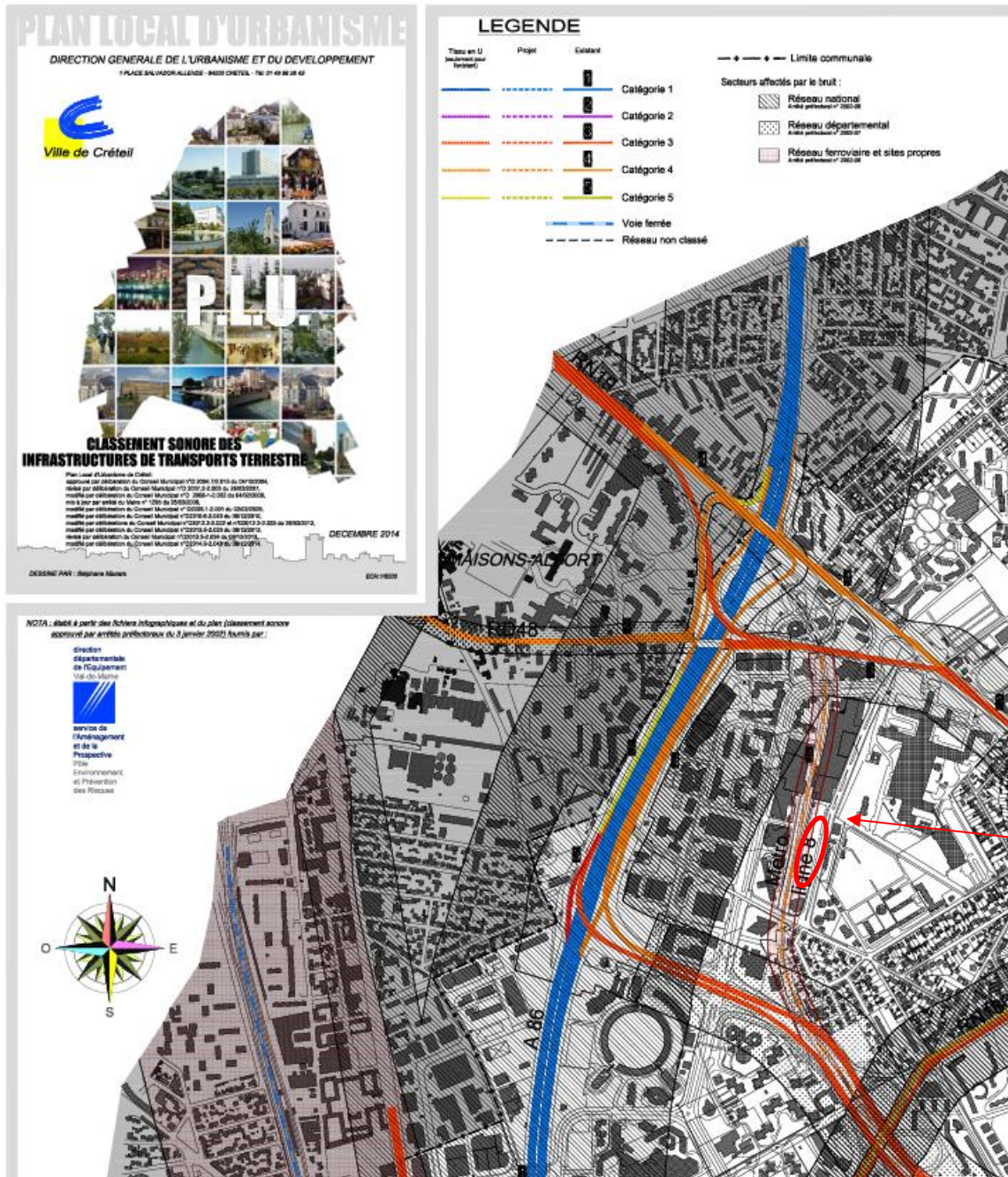
Aucune canalisation de gaz n'est située sur le site de projet. Deux canalisations de transport de gaz naturel traversent le territoire communal, toutes deux situées au sud du site de projet, le long de la rue Saint-Simon.



o **L'environnement acoustique**

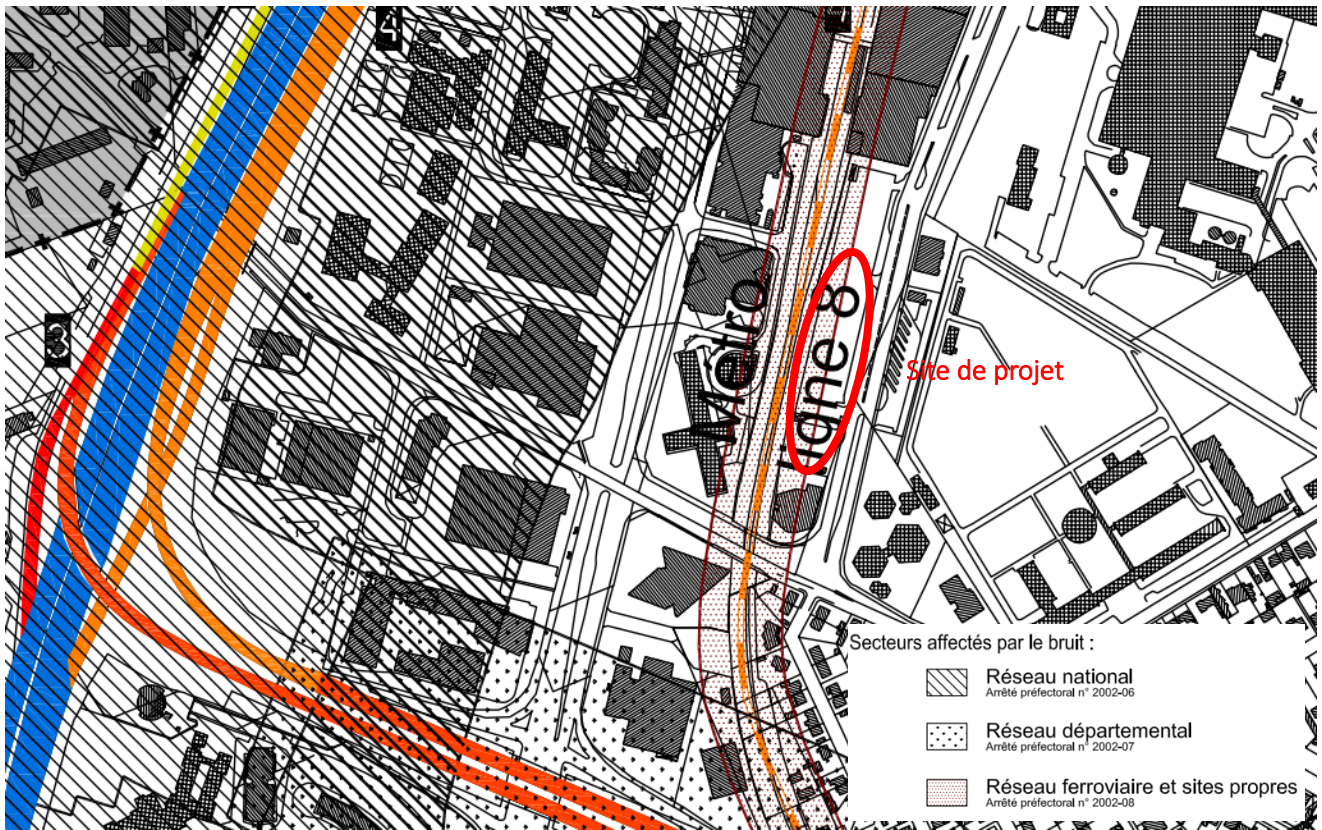
Dans le cas de Créteil, les principales nuisances sont occasionnées par les infrastructures de transport : A 86, RN6, déviation de la RN6, RD 6, RD 19, RD186, RD1, RD60 et métro aérien (ligne n°8).

Les arrêtés préfectoraux n°2002/06, n°2002/07 et n°2002/08 du 3 janvier 2002 régissent le classement sonore des infrastructures routières et ferrées et les modalités d'isolation acoustique des constructions.

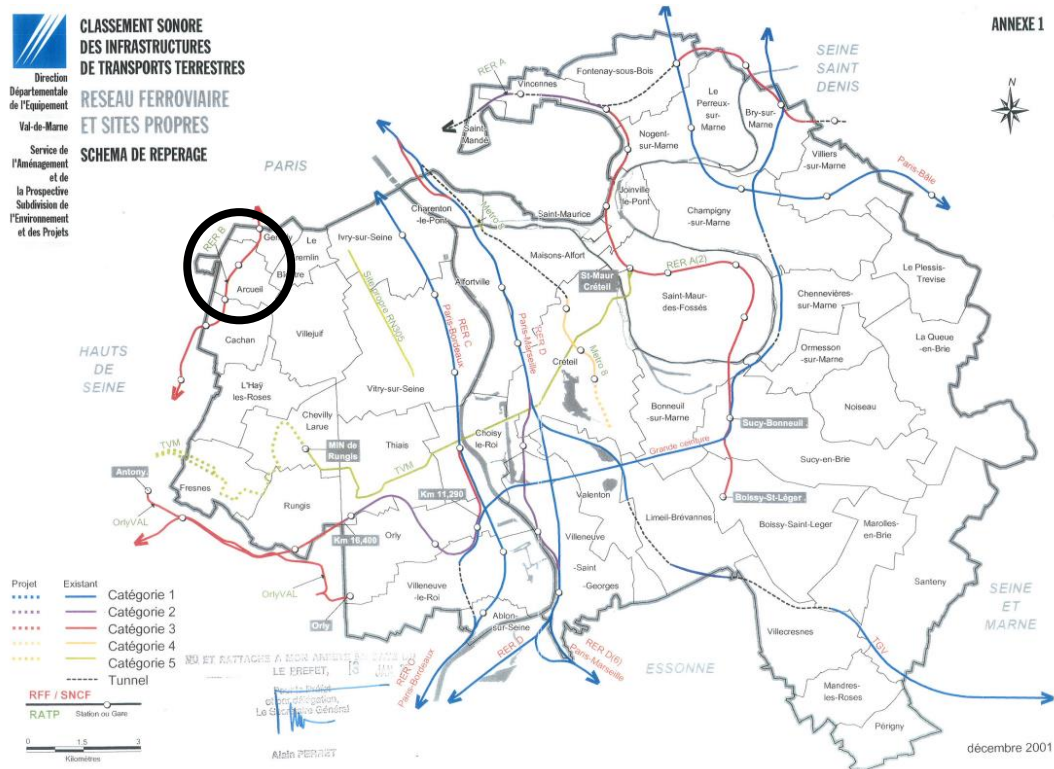


Classement sonore des infrastructures de transports terrestres (source : PLU Créteil)

Le site de projet est inclus dans la zone de bruit de la voie ferrée classée en catégorie 3 de l'arrêté préfectoral n°2002/08.



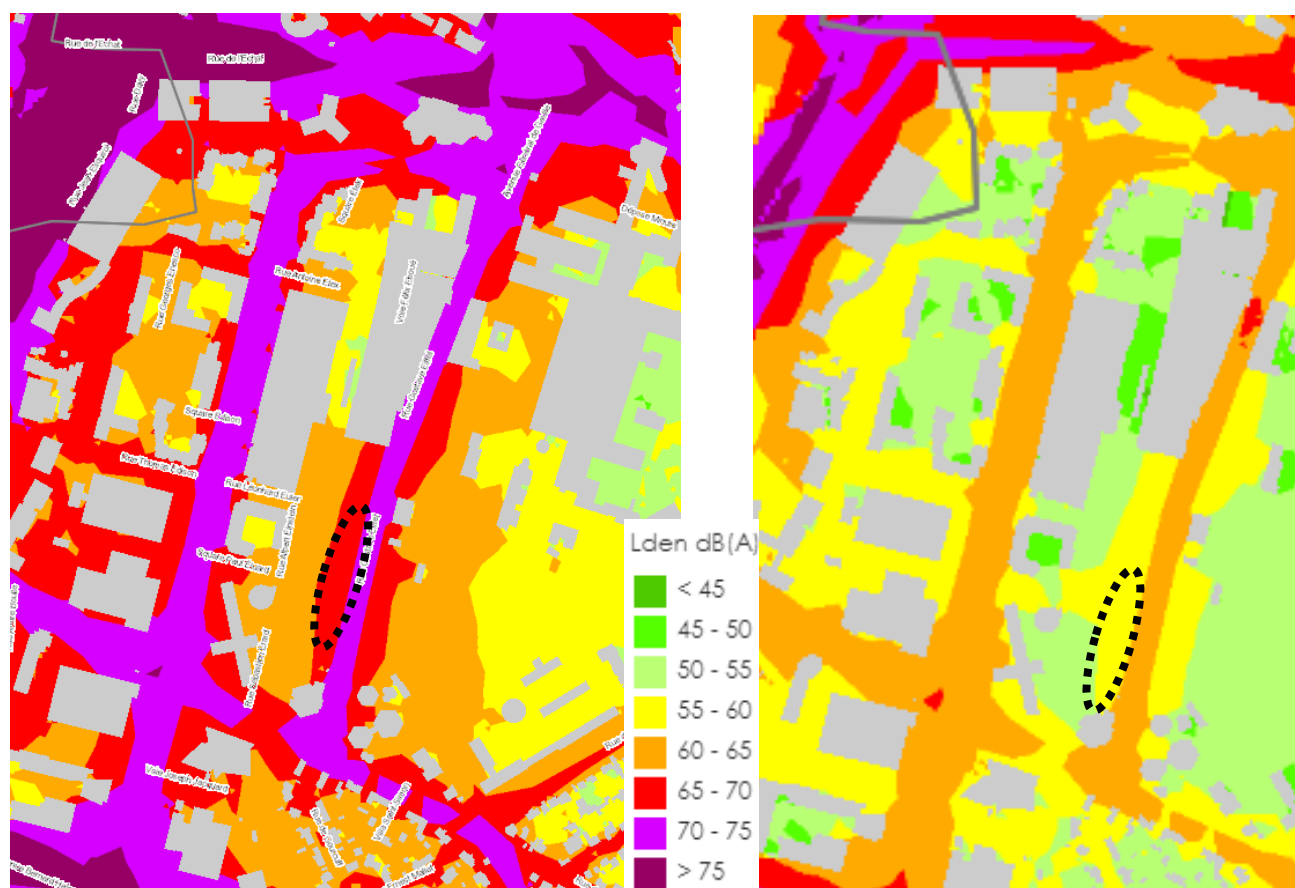
Classement sonore des infrastructures de transports terrestre (source : PLU Créteil)



Annexe facultative n°1_Demande d'examen au cas par cas_Site Créteil l'Echat_Créteil

La directive européenne n°2002/49/CE relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement, est entrée en vigueur en juillet 2002. Elle a pour objectif de définir une approche commune à tous les États membres, visant à « éviter, prévenir ou réduire en priorité les effets nuisibles, y compris la gêne, de l'exposition au bruit dans l'environnement », elle impose aux gestionnaires de grandes infrastructures de transports et aux grandes agglomérations, l'élaboration d'une cartographie du bruit, l'information des populations et la mise en oeuvre de plans d'action, appelés en France « plan de prévention du bruit dans l'environnement » (PPBE).

La directive a été transposée dans le droit français par les articles L572-1 à L572-11 (partie législative) et R572-1 à R572-11 (partie réglementaire) du Code de l'environnement



Carte des niveaux sonores représentant l'indicateur de bruit Lden sur une journée complète (à gauche) et de nuit (à droite)

(<https://carto.bruitparif.fr/>)

Les niveaux sonores sont représentés en classes de 5 en 5 dB (A) et selon les couleurs réglementaires conformes à la norme NF S 31 130.

Sur une journée complète, l'indicateur de bruit sur le site de projet est compris entre 65-70 Lden dB (A) et entre 55-60 Lden dB (A) la nuit.

D'après les informations communiquées par le BET acoustique de l'opération CAPRI ACOUSTIQUE, actuellement, dans le cas particulier du projet, l'environnement acoustique du terrain n'est pas pleinement représentatif de la situation future. Des hypothèses conservatrices basées sur les relevés de niveaux sonores en l'état seront cependant prises en anticipation pour mener les études de conception.

8. Synthèse des enjeux environnementaux sur le secteur de projet (complément du cerfa)

	ENJEU NUL		ENJEU FAIBLE		ENJEU MOYEN		ENJEU FORT		ENJEU TRES FORT	
	Périmètre immédiat	Périmètre élargi	Périmètre immédiat	Périmètre élargi	Périmètre immédiat	Périmètre élargi	Périmètre immédiat	Périmètre élargi	Périmètre immédiat	Périmètre élargi
MILIEU NATUREL										
Milieus naturels et politiques territoriales	SRCE : pas d'enjeu Pas d'arrêté de biotope Pas d'EBC			NATURA 2000 – ZNIEFF-PNR éloignés de l'aire d'étude						
Habitats naturels	Pas d'enjeu									
Flore	Pas d'enjeu									
Zones humides	Pas de zone humide référencée à la DRIEAT									
Faune	Pas d'enjeu									

PAYSAGE PATRIMOINE	ET									
Relief										
Monument historique/ AVAP/Secteur sauvegardé										
Site classé/site inscrit	Pas de sites répertoriés									
Site archéologique	Pas de sites									

	ENJEU NUL		ENJEU FAIBLE		ENJEU MOYEN		ENJEU FORT		ENJEU TRES FORT	
	Périmètre immédiat	Périmètre	Périmètre immédiat	Périmètre élargi	Périmètre immédiat	Périmètre élargi	Périmètre immédiat	Périmètre élargi	Périmètre immédiat	Périmètre
RISQUES MAJEURS										
Risque d'inondation	A la lecture du plan : hors PPRI									
Risque de remontée de nappe			Zone potentiellement sujette aux débordements de nappe moyenne							
Gonflement des argiles					Risque d'aléa de retrait moyen					
Mouvements de terrain			PPR Zone verte faiblement exposée							
Transport de matières dangereuses	Pas d'enjeu	Canalisation de transport de gaz naturel au sud								
	Pas de PPRT									

Risques technologiques	Pas de SEVESO									
	ENJEU NUL		ENJEU FAIBLE		ENJEU MOYEN		ENJEU FORT		ENJEU TRES FORT	
	Périmètre immédiat	Périmètre élargi	Périmètre immédiat	Périmètre élargi	Périmètre immédiat	Périmètre élargi	Périmètre immédiat	Périmètre élargi	Périmètre immédiat	Périmètre élargi
SANTE										
Bruit					Trafic ferroviaire (catégorie 3)					
Pollution de l'air					Classique de la Région Ile de France					
Pollution des sols	Pas de sites BASIAS, BASOL, SIS				Enjeu moyen					
EAU										
Nappe					Affleurante à environ 7,5m					
Captage AEP	Pas de captage répertorié									
Eaux superficielles	Pas de cours d'eau répertorié									

9. Compatibilité du projet

1. Compatibilité du projet avec le Schéma de Cohérence Territoriale Métropolitain

Le SCoT métropolitain est la colonne vertébrale de la Métropole pour les 20 ans à venir. C'est le cadre de référence de la planification stratégique métropolitaine et l'instrument de mise en cohérence de l'ensemble de ses politiques en cours d'élaboration. Il a été approuvé par le Conseil Municipal de la Métropole du Grand Paris le 13 juillet 2023.

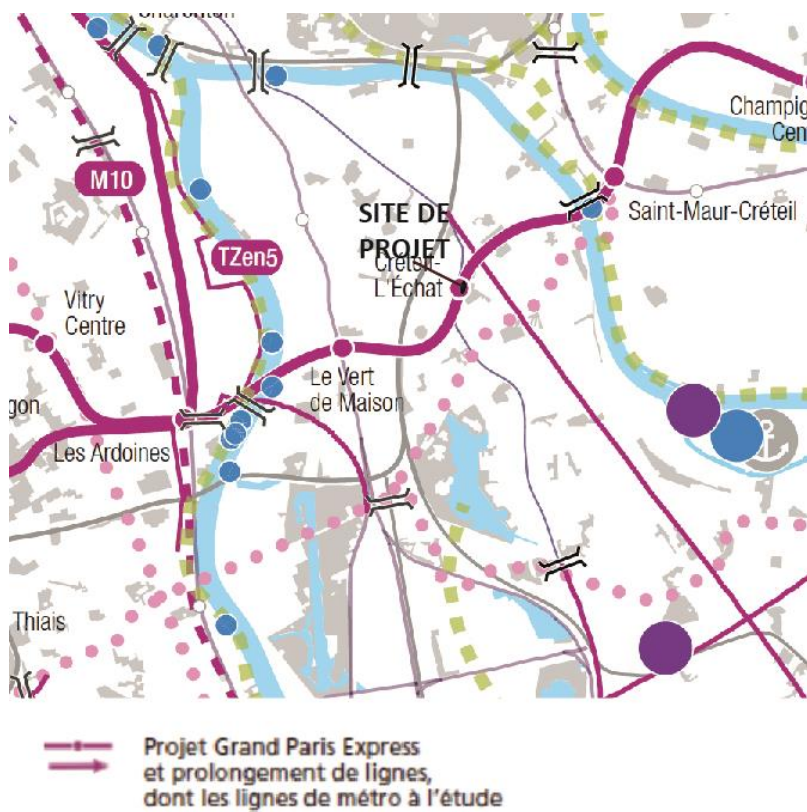
Les 12 orientations du SCOT métropolitain sont les suivantes :

1. Conforter une Métropole polycentrique, économe en espaces et équilibrée dans la répartition de ses fonctions
2. Embellir la Métropole et révéler les paysages, renforcer la présence de la nature et de l'agriculture en ville, renforcer le développement de la biodiversité en restaurant notamment des continuités écologiques telles que les trames vertes et bleues, tout en offrant des îlots de fraîcheur et la rétention de l'eau à la parcelle
3. Permettre aux quartiers en difficulté de retrouver une dynamique positive de développement
4. S'appuyer sur les nouvelles technologies et les filières d'avenir pour accélérer le développement économique, la création d'emplois et la transition écologique
5. Mettre en valeur la singularité culturelle et patrimoniale de la Métropole du Grand Paris au service de ses habitants et de son rayonnement dans le monde
6. Offrir un parcours résidentiel à tous les Métropolitains
7. Agir pour la qualité de l'air, transformer les modes de déplacement et rendre l'espace public paisible
8. Renforcer l'accessibilité de tous à tous les lieux en transports en commun et tisser des liens entre territoires
9. Confirmer la place de la Métropole comme une première créatrice de richesse en France en confortant les fonctions productives et la diversité économique
10. Engager le territoire métropolitain dans une stratégie ambitieuse d'économie circulaire et de réduction des déchets
11. Organiser la transition énergétique
12. Maîtriser les risques et lutter contre les dégradations environnementales, notamment par l'arrêt de la consommation et la reconquête des espaces naturels, boisés et agricoles

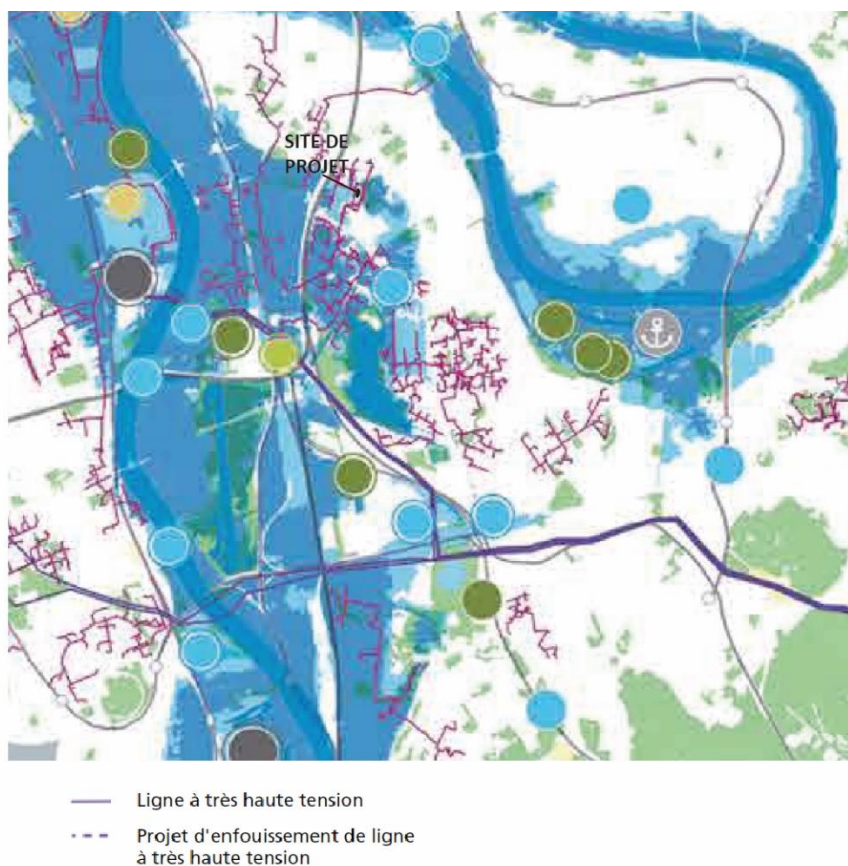
Il est traduit dans 6 cartes :

- Transports ;
- Transition énergétique ;
- Risques ;
- Paysages ;
- Projets
- Trames verte et bleue.

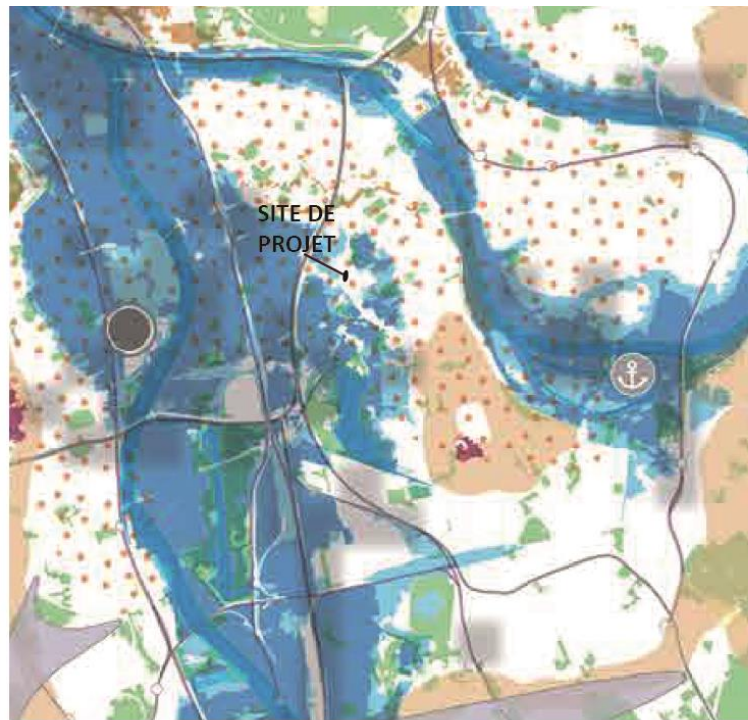
Carte : transports



Carte : transition énergétique

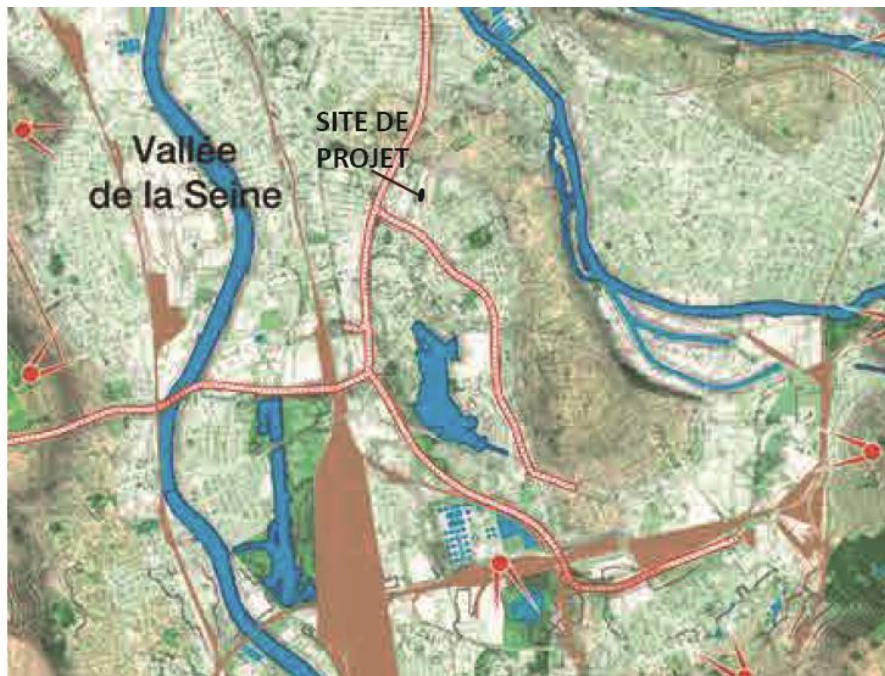



Carte : risques



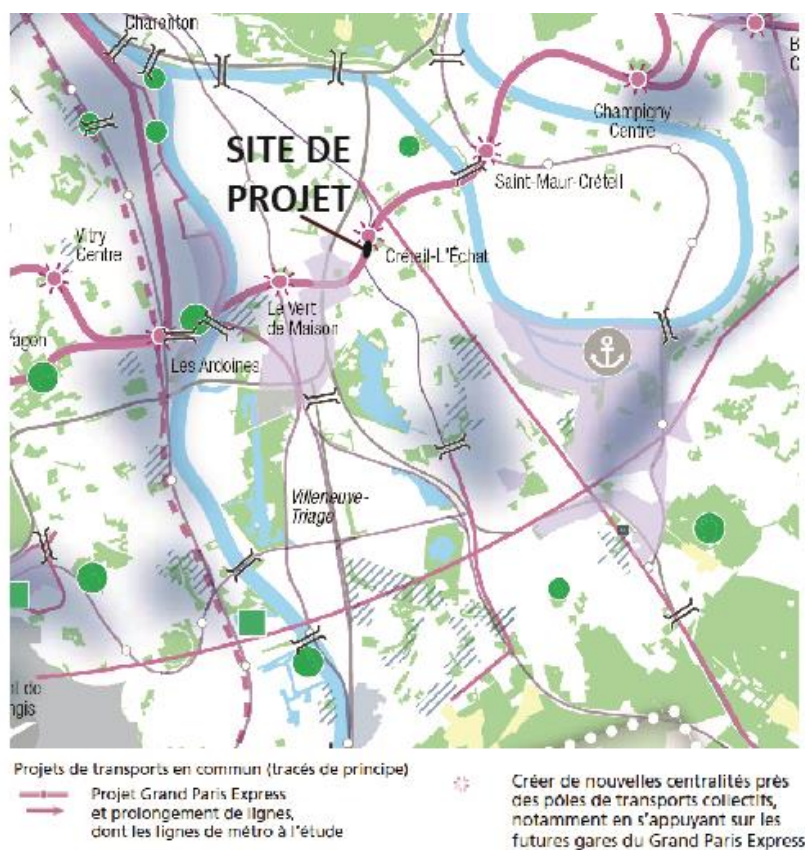
 L'effet d'îlot de chaleur urbain

Carte : paysages



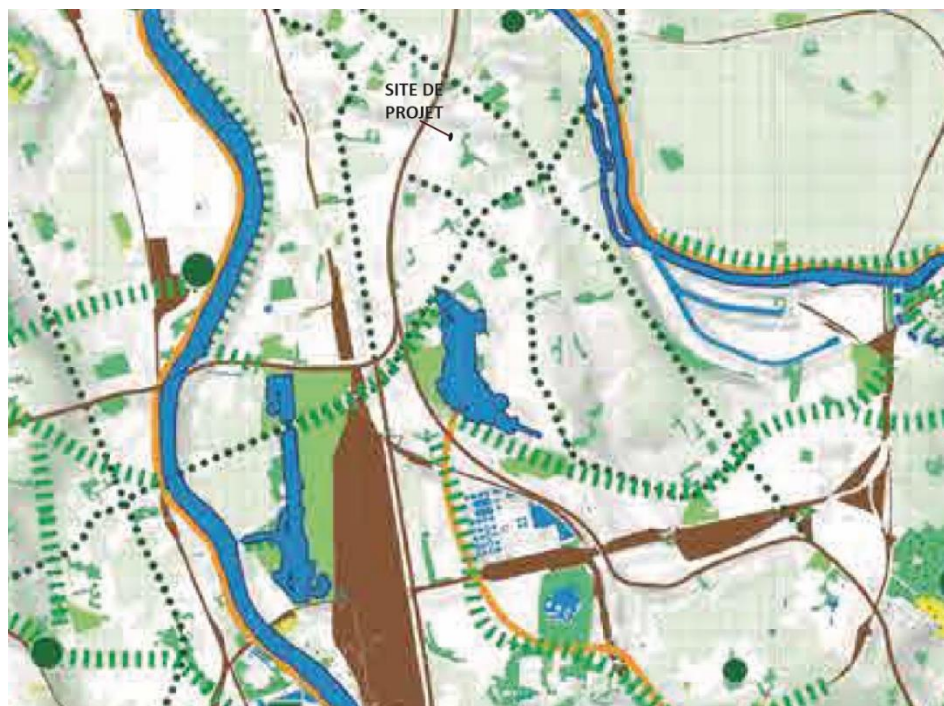
 Renforcer la qualité paysagère et architecturale en zone urbaine et périurbaine

Carte : projets



Le site de projet est concerné par le projet de transport en commun du Grand Paris Express.

Carte : Trame verte et bleue



Le site de projet est compatible avec les orientations définies dans le SCOT.

2. Compatibilité du projet avec le SDRIF (Schéma Directeur de la Région Ile-de-France)

Le Schéma Directeur de la Région Ile-de-France constitue un document d'orientations générales qui a pour principal objectif, dans le cadre d'une croissance maîtrisée de l'Ile-de-France, de rééquilibrer l'espace régional. Le SDRIF a été approuvé par l'Etat par décret n°2013-1241 du 27 décembre 2013.

Ce schéma détermine la destination générale des différentes parties du territoire, les moyens de protection et de mise en valeur de l'environnement, la localisation des grandes infrastructures de transport et des grands équipements. Il détermine également la localisation préférentielle des extensions urbaines, ainsi que des activités industrielles, artisanales, agricoles, forestières et touristiques.»



Le site de projet est concerné par l'enjeu du SDRIF suivant « secteur à fort potentiel de densification ».

Le projet prévoit la création d'environ 509 logements, dans un espace urbain (sans consommation de nouveaux terrains vierges).

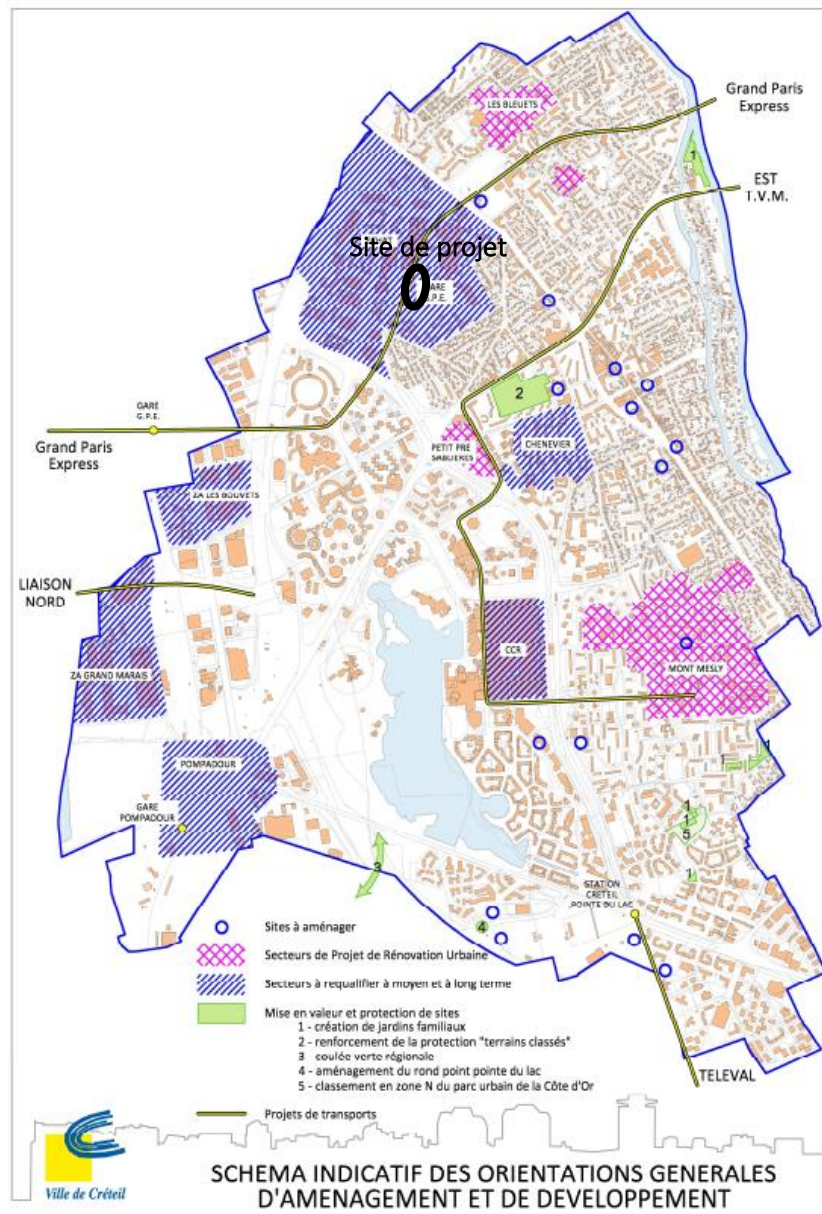
3. Compatibilité du projet avec le Plan Local d'Urbanisme

o Le PADD

Les orientations générales du PADD s'appuient sur les grands objectifs suivants :

- Favoriser le développement urbain, social et économique de la ville dans son contexte régional et départemental, où Créteil se situe en tant que pôle urbain de la banlieue sud-est, chef-lieu du département du Val-de-Marne, ville universitaire et ville centre de la communauté d'agglomération de la Plaine Centrale du Val-de-Marne (CAPCVM), créée le 20 décembre 1999 avec les communes d'Alfortville et de Limeil-Brévannes.
- Assurer un cadre et des conditions de vie satisfaisants à tous les habitants en renforçant et en développant l'offre et la qualité des services publics, notamment des services publics de proximité et en préservant ou en améliorant les qualités paysagères des quartiers et en favorisant le respect de l'environnement.
- Réduire les exclusions et les partitions fonctionnelles et sociales ou tout autre obstacle à la cohésion urbaine.

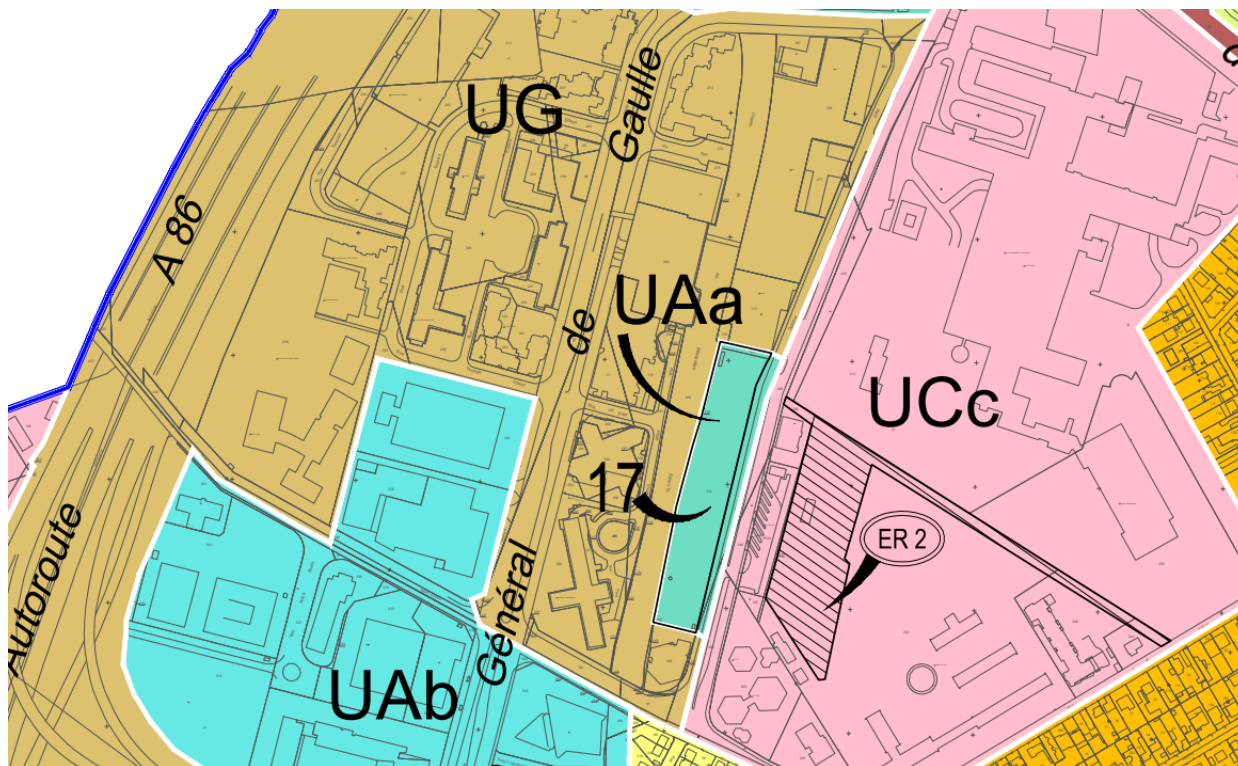
- ▶ Conforter l'identité et la vie sociale, en favorisant notamment la convivialité et la qualité des espaces publics, des quartiers à vocation d'habitat.
- ▶ Poursuivre le développement qualitatif des espaces urbains de Créteil par la valorisation des secteurs de rénovation urbaine ou de reconversion.
- ▶ Aménager la ville de façon durable dans le respect de son environnement et en valorisant le cadre de vie.
- ▶ Lutter contre le changement climatique et la protection de l'atmosphère, notamment en réduisant les émissions de CO₂ du réseau de chauffage urbain.



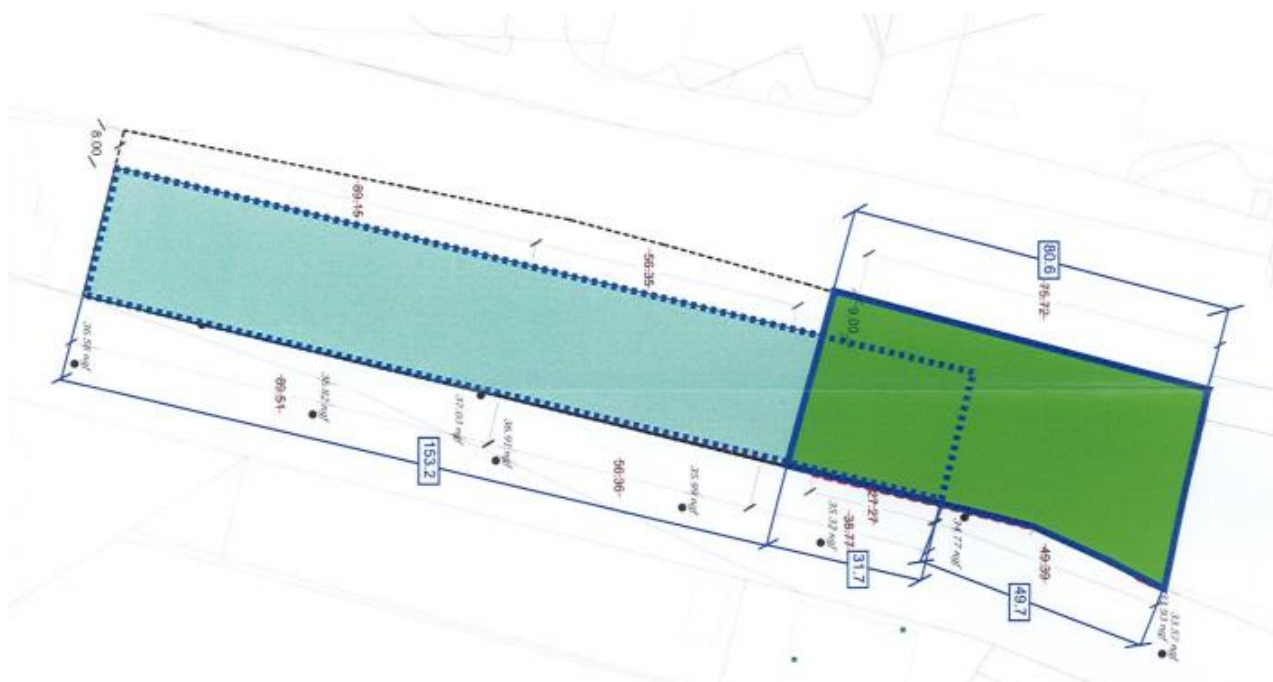
Le site de projet est concerné par l'axe suivant : « Secteurs à requalifier à moyen et à long terme ».

○ Le règlement et zonage

Le secteur de projet se situe en zone UAa du PLU de Créteil. La zone UAa correspond à une zone à caractère mixtes activités / habitat et commerces, constituée par des parcelles de taille variable et comportant parfois une forte densité. Le secteur fait l'objet d'un secteur de plan masse n°17 « Gare du Grand Paris ».



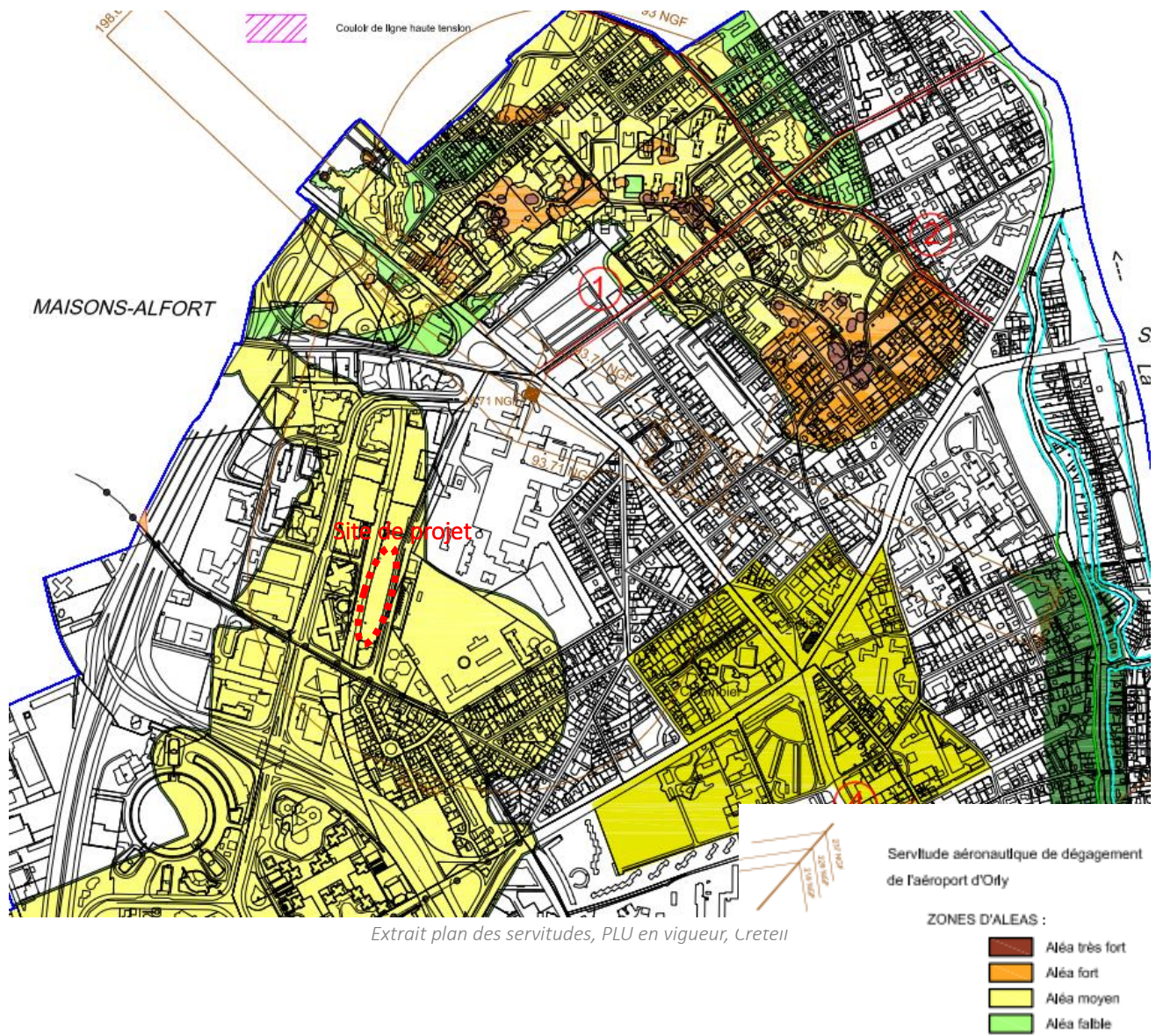
Extrait plan de zonage du PLU en vigueur, Créteil



Extrait secteur de plan masse n°17 du PLU en vigueur, Créteil

○ Servitudes d'utilité publique

Le site de projet est concerné par la servitude aéronautique de dégagement de l'aéroport d'Orly.



Extrait plan des servitudes, PLU en vigueur, Créteil

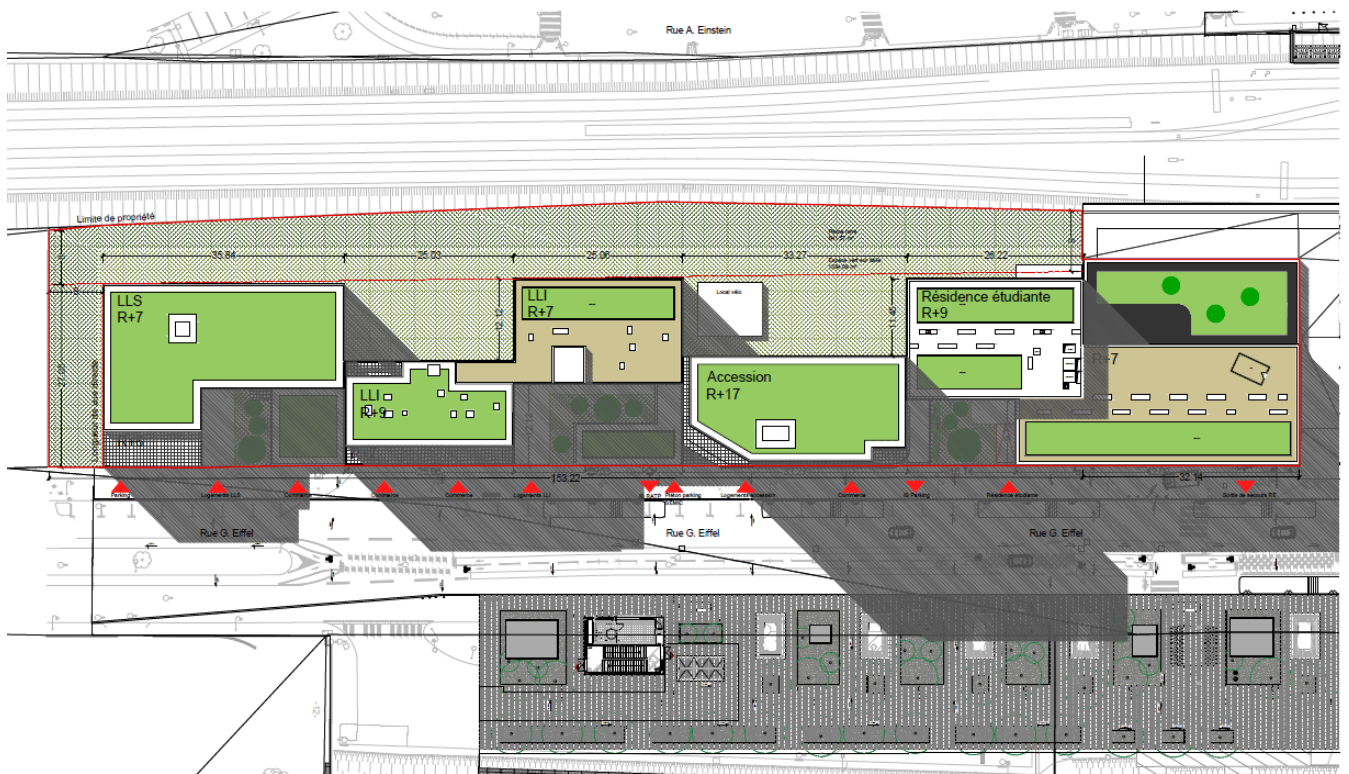
10. Descriptif du projet

Le projet repose essentiellement sur la volonté de créer un nouvel espace, à destination résidentielle principalement et commerciale, dans un cadre urbanisé et dynamique connexe au projet de la future gare de Créteil L'Echat (ligne 15 du Grand Paris Express qui sera implantée en souterrain, le long de la rue Gustave Eiffel et dont la mise en service est prévue fin 2025).

Le projet, aux hauteurs variées (R+7 à R+17), offrira mixité fonctionnelle et générationnelle. Il prévoit :

- La réalisation d'environ **22 500m² de surface de plancher**, soit la réalisation d'environ **490 logements**, dont :
 - o 86 logements en accession libre en R+17 (soit environ 6500m² de SDP) ;
 - o 75 logements locatifs intermédiaires en R+7 (soit environ 4600m² de SDP) ;
 - o 70 logements locatifs sociaux en R+9 (soit environ 4000m² de SDP) ;
 - o 259 chambres étudiantes en R+7/R+9 (soit environ 6500m² de SDP) ;
 - o 900m² environ de SDP à destination de commerces en rez-de-chaussée;
- La réalisation d'environ 475 places de stationnement en sous-sol sur 3 niveaux, dont 190 places publiques.
- La réalisation d'environ 640 places de stationnement vélos en rez-de-chaussée ;
- La réalisation d'espaces paysagers en pieds d'immeubles : environ 1000m² d'espaces verts de pleine terre et 1000m² d'espaces verts sur dalle en RDC.
- Des toitures terrasses végétalisées

Le projet se décompose en 4 bâtiments ou plots qui correspondent chacun à une ou deux cages d'escalier. Le bâtiment 3 (**R+17**) est classé en en 4^{ème} famille. Les autres bâtiments sont tous classés en 3^{ème} famille B.



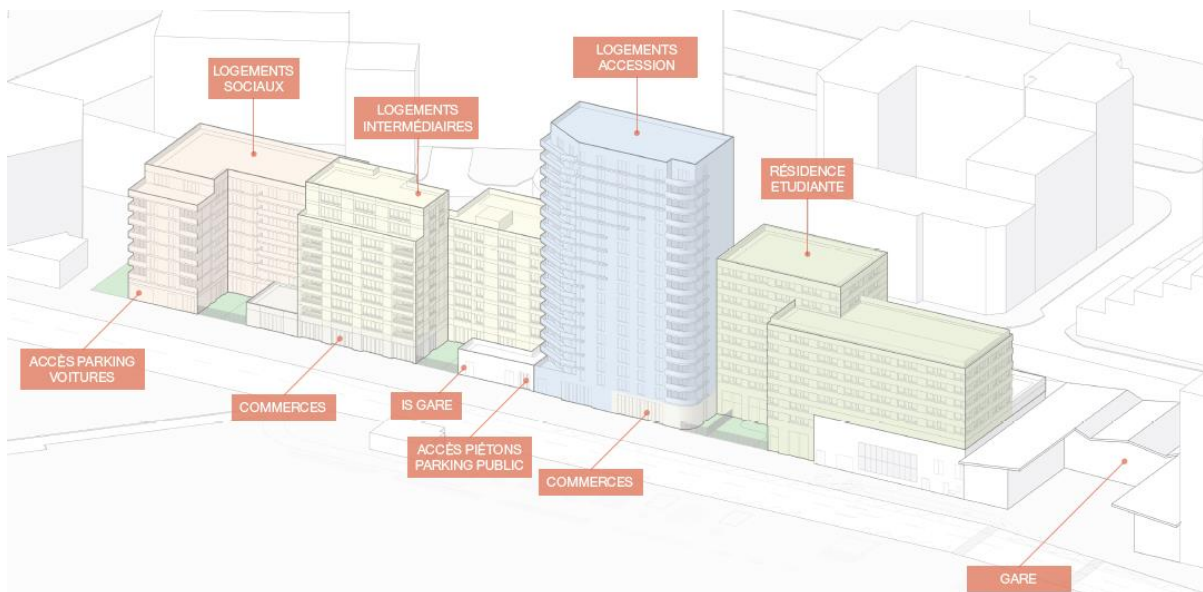
Plan masse prévisionnel

1. Programmation prévisionnelle :

L'agence MG-AU, Michel Guthman et associés coordonne le projet dans son ensemble. L'Atelier Femia est l'architecte des bâtiments 1 et 3 (classés en 3^{ème} famille B et 4^{ème} famille), L'agence MG-AU, Michel Guthman et associés est l'architecte des bâtiments 2 et 4 (classés en 3^{ème} famille B).

La partie d'aménagement opte pour la construction de quatre bâtiments ou plots avec des hauteurs variées et différenciées le long de la rue Gustave Eiffel et de la voie ferrée de la ligne 8 :

- Le bâtiment 1 accueille 70 logements familiaux locatifs sociaux :
- Le bâtiment 2 accueille 75 logements familiaux locatifs intermédiaires :
- Le bâtiment 3 accueille 86 logements familiaux en accession :
- Le bâtiment 4 accueille une résidence étudiante de 259 chambres :
- L'ensemble résidentiel comporte trois niveaux de sous-sol qui accueillent :
 - Un parc de stationnement public de 190 places
 - Un parc de stationnement privé d'environ 285 places, pour répondre aux besoins et en application du règlement du PLU en vigueur.



Programmation prévisionnelle

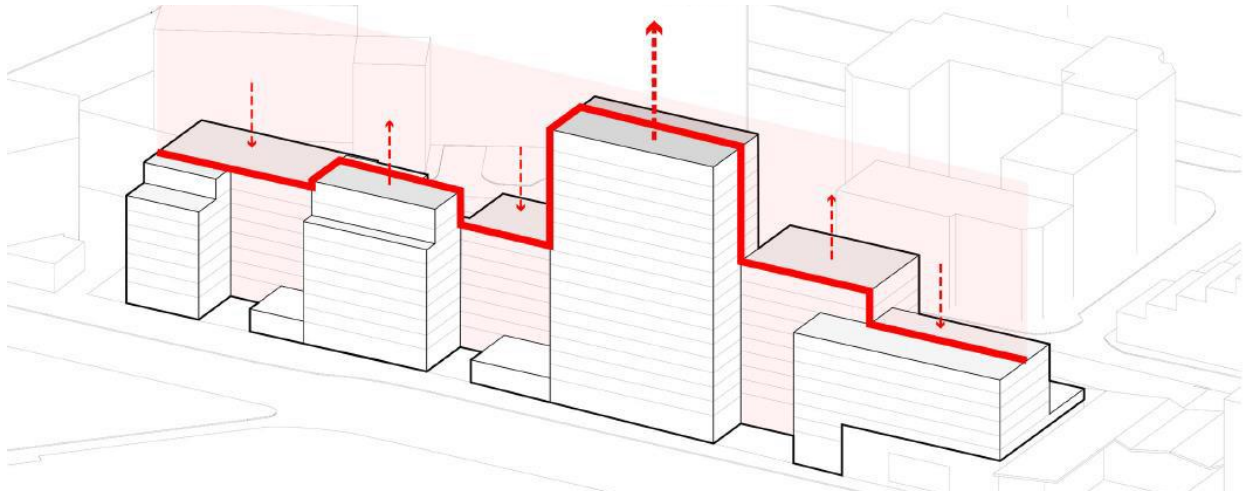
2. Parti d'aménagement et architectural

○ Aménagement du terrain

Le projet prend la forme d'une double ligne de constructions agencées parallèlement à l'avenue, et dont les gabarits varient du sud vers le nord. L'émergence située dans la partie nord de la parcelle, signale la gare.

Cette double ligne de constructions crée un univers qui offre une certaine épaisseur transversale, et fabrique ainsi une silhouette composite qui correspond à la richesse de la vie qu'elle accueille. Les deux lignes parallèles de constructions, l'une à l'est le long de l'avenue, l'autre à l'ouest le long de la ligne de métro, présentent des interruptions décalées pour former des séquences particulières autour desquelles s'organisent les logements. Il

n'y a pas de façade avant, ou de façade arrière, mais bien des façades urbaines qui résonnent avec le contexte. La combinaison des volumes bâtis et des espaces en creux fabrique une épaisseur propice à la pénétration de la lumière du soleil au cœur du dispositif.



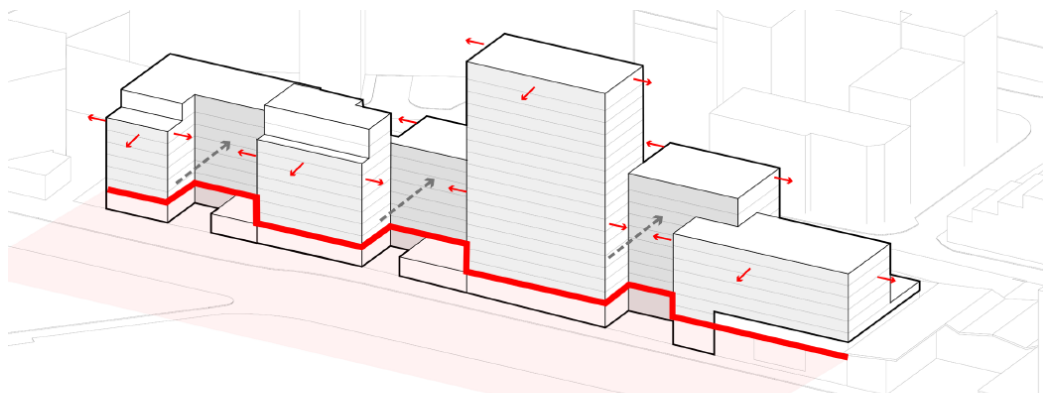
Source : Nexity / MG I A/U

○ Parti architectural

Au sud, les volumes sont implantés en retrait de 8m par rapport à la limite séparative, ce qui permet de générer des vues directes.

Au nord, le volume s'inscrit strictement en surplomb du bâtiment « voyageur » de la gare.

A l'ouest, les volumes sont implantés en retrait de la voie ferrée de la ligne 8 du métro, sans jamais dépasser la limite d'implantation définie par le secteur de plan masse n°17 du PLU. A l'ouest comme à l'est, les volumes sont disposés en quinconce les uns par rapport aux autres pour rythmer la façade urbaine et créer des séquences variées sur la rue G. Eiffel et sur les voies ferrées. Ces décalages créent des intérieurs plus calmes et permettent surtout aux logements d'être pluri-orientés.



Source: Nexity / MG I A/U

Les bâtiments respectent les hauteurs maximales fixées par le secteur de plan masse, à savoir 92.03 NGF pour l'émergence et 66.03 NGF pour les volumes à R+7.



Vues nord et sud depuis la rue G. Eiffel (Source : Nexity / MG I A/U)



Vues des gabarits depuis la rue G. Eiffel, le travail des façades étant encore en cours (Source : Nexity / MG I A/U)

L'émergence de la tour interpelle de part et d'autre de la voie. Les pignons visibles et dégagés offrent un angle largement ouvert qui décompose l'effet de frontalité.

Présenté comme un monolithe lisse, de grandes surfaces pleines laissent apparaître des creusés qui rythment la façade par des effets de profondeur. La stratification horizontale avec les balcons et le couronnement sur l'emprise publique font dialoguer la diversité de l'épannelage du projet.

○ Parc de stationnement

Le projet prévoit la création d'environ 475 places de stationnement sur 3 niveaux de sous-sol, dont 190 places publiques.

Le parc de stationnement au sous-sol est accessible par une rampe inscrite dans le volume bâti, installée à l'extrémité sud, depuis la rue G. Eiffel. Le parking public est accessible par une entrée publique située au milieu de la parcelle, accessible depuis la rue G. Eiffel. Cette entrée dispose d'un ascenseur. Deux issues de secours indépendantes sont créées dans l'emprise des bâtiments, au nord et au sud de la parcelle.

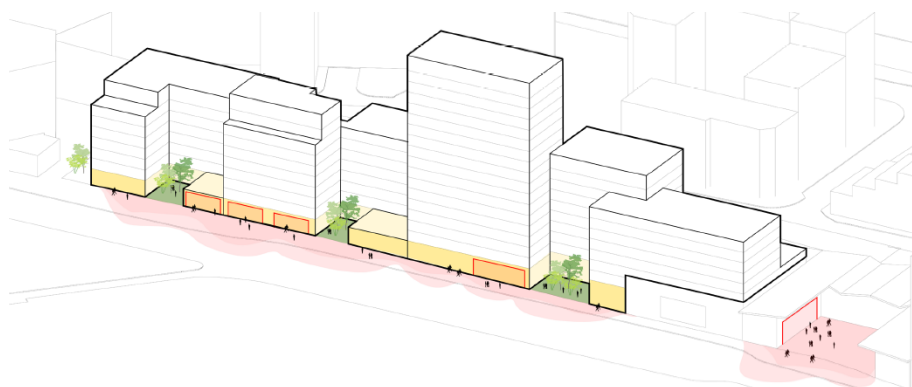
La gestion du parking en sous-sol sera adaptée en fonction des capacités du sous-sol à infiltrer les eaux.

○ Traitement paysager

A l'ouest et au sud, des bandes plantées en pleine terre créent un filtre végétal, notamment vis-à-vis de la ligne 8 du métro.

L'ensemble des cours et jardins sur dalle situés à RDC sont végétalisés. L'alternance des cours végétalisés et de socles actifs et transparents anime les RDC. Le projet prévoit la réalisation d'espaces paysagers en pieds d'immeubles : environ 1000m² d'espaces verts de pleine terre et 1000m² d'espaces verts sur dalle en RDC.

Les toitures des bâtiments sont végétalisées.



Alternance de cours végétalisés et de socles actifs et transparents (Source : Nexity / MG | A/U)



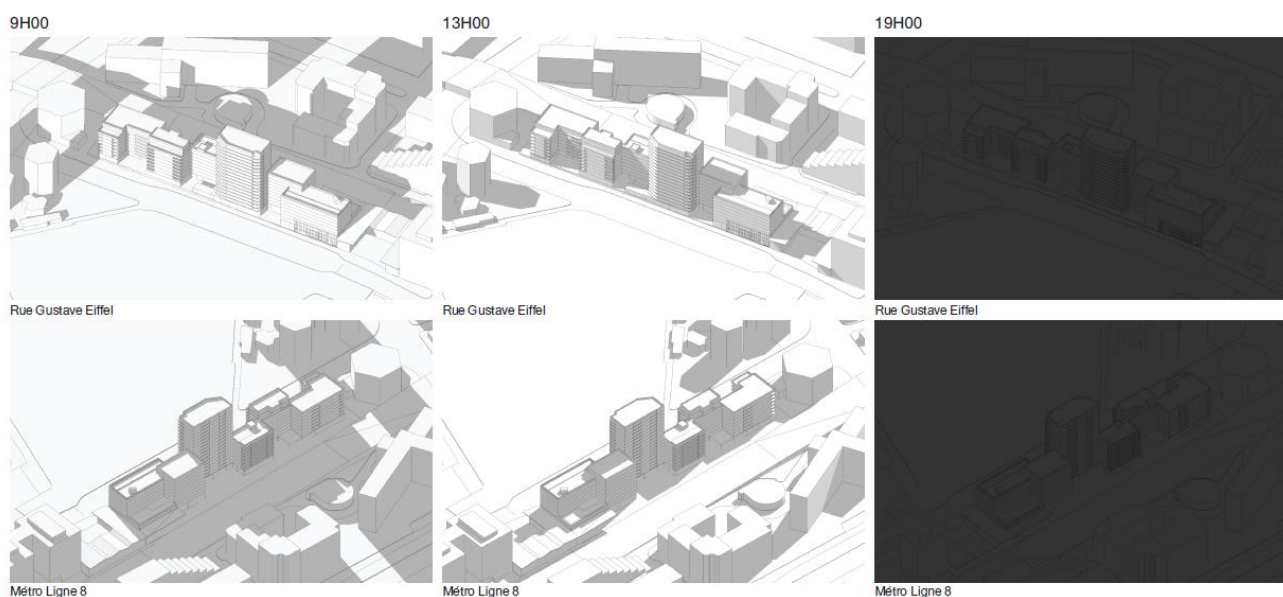
Toiture et jardins végétalisés (Source : Nexity / MG | A/U)

Les espaces en rez-de-chaussée seront uniquement dédiés aux surfaces commerciales et à leurs locaux, aux locaux techniques, aux surfaces aménagées pour les vélos et aux halls d'entrées de chaque immeuble. Aussi, aucun logement ne sera présent en RDC.

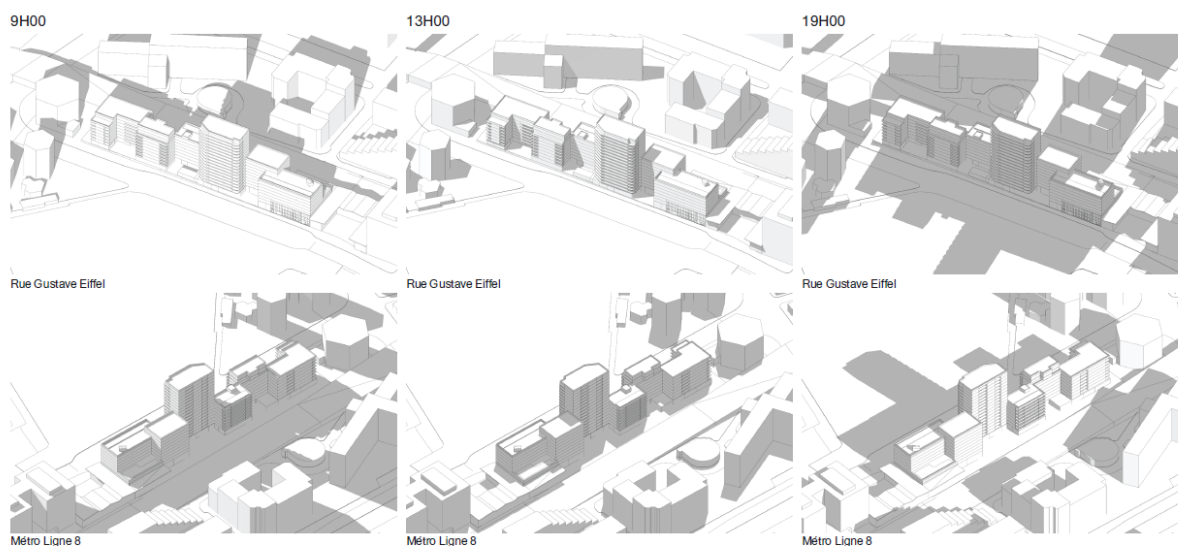
○ Héliodon

Une simulation de l'ensoleillement sur 4 périodes de l'année a été réalisée.

21 MARS



21 JUIN



21 SEPTEMBRE

9H00



Rue Gustave Eiffel

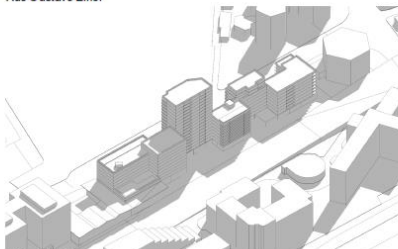


Métro Ligne 8

13H00

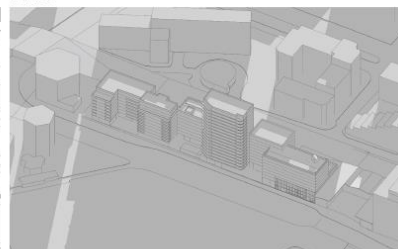


Rue Gustave Eiffel



Métro Ligne 8

19H00



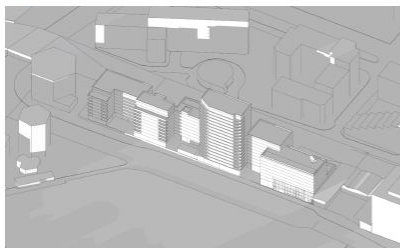
Rue Gustave Eiffel



Métro Ligne 8

21 DÉCEMBRE

9H00



Rue Gustave Eiffel

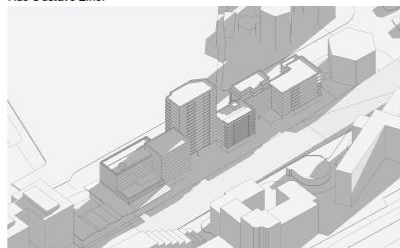


Métro Ligne 8

13H00



Rue Gustave Eiffel



Métro Ligne 8

19H00



Rue Gustave Eiffel



Métro Ligne 8

(Source : Nexity / MG I A/U)

Globalement, le projet impacte faiblement l'ensoleillement des bâtiments environnants.

11. Impacts potentiels du projet sur l'environnement

1. Impacts et mesures sur le milieu physique

○ Effets et mesures sur le climat

Du fait de ses dimensions, le projet n'aura aucune incidence significative sur les phénomènes climatiques (températures, vents, pluviométrie, évènement exceptionnels).

○ Effets et mesures sur le relief

Le site n'est pas concerné par une topographie particulièrement marquée. La topographie générale du site sera conservée.

○ Effets et mesures sur les risques naturels

Le site de projet n'est pas concerné par un Plan de Prévention de Risque d'Inondation ou par un Plan de Prévention de Risques quelconque. En revanche, le site est concerné par un risque faible à moyen de mouvement de terrain par retrait-gonflement des argiles.

Ce risque est pris en compte dans la conception du projet.

○ Effets et mesures sur les risques industriels

Le site n'est pas concerné par un Plan de Prévention de Risque Technologique.

○ Sols

Le projet n'engendrera pas de modifications importantes sur le sol, celles-ci intervenant dans le cadre :

- de la création de parkings en sous-sol et du plan d'eau,
- des terrassements et fondations ;
- de l'excavation des terres éventuellement polluées ;

Les systèmes de fondations devront s'adapter au sol, dont l'aléa retrait-gonflement des sols est moyen.

○ Effets et mesures sur le cadre hydrologique

Le projet est situé :

- à environ 800 m au nord du lac de Créteil,
- à environ 1,10 km à l'ouest de la Marne,
- à environ 2,10 km à l'est de la Seine.

Au vu de la distance du site de projet par rapport aux cours d'eau, ces derniers sont peu vulnérables à une éventuelle pollution provenant de la zone d'étude.

○ Effets et mesures sur le cadre hydrogéologique

Selon les données issues de l'étude de COMIREM SCOP dans le cadre de la ZAC de Petit Pré-Sablères, le niveau de la nappe d'eau souterraine se situerait aux alentours de 7,50 mètres.

Mesures ERC :

Des essais de pompage et tests de perméabilité devront être effectués pour confirmer ces données. Ces essais permettront de définir la méthodologie de rabattement nécessaire pour mettre hors d'eau les fonds de fouille des terrassements.

Ces tests et essais de pompage, qui seront réalisés ultérieurement, détermineront la perméabilité des terrains, et définiront les caractéristiques de la nappe et le débit d'exhaure.

○ Effets et mesures sur le sous-sol

Fondations :

Le projet prévoit la construction de bâtiments de type R+7 à R+17 sur 3 niveaux de sous-sol.

D'après *l'étude géotechnique & infrastructure réalisée par ROCSOL en annexe facultative au CERFA*, le terrain reconnu présente une couverture superficielle de remblais divers à blocs de béton dont la base se situe entre 25,7 ou 30,3 ngf. Sous la couverture superficielle sont reconnus des sols argileux marron-gris-noir de moyenne compacité. Au-delà, des sables graveleux beige-roux de très bonne compacité sont identifiés. Sont ensuite observés des marnes beige-blanc à bancs calcaires. Ces matériaux sont de bonne compacité. Sont ensuite observées des argiles sableuses et des sables argileux gris-bleu-vert de bonne à très bonne compacité puis des marnes beige-blanc claires. Enfin, un calcaire sableux beige-gris-vert de très bonne compacité est reconnu.

Mesures ERC fondations :

D'après *l'étude géotechnique & infrastructure réalisée par ROCSOL en annexe facultative au CERFA*, en raison de la proximité avec la station en construction de la ligne 15 et de l'épaisseur de remblais et d'alluvions modernes, seule une solution de fondations profondes est envisageable avec des pieux encastrés dans les sables graveleux beige-roux. Ils seront armés dans les zones les plus décomprimées, notamment sur les premiers mètres (*cf. étude en annexe facultative au CERFA*).

Dans le cas de charges plus importantes, les pieux seront dédoublés.

Des efforts de traction seront prévus afin de prendre en compte la sous pression notamment dans les zones faiblement chargées comme les zones de débord du parking par rapport à la superstructure.

Terrassements et dallage

Avec trois niveaux de sous-sol, les terrassements devraient être très importants et pourront présenter des difficultés particulières liées à la faible cohésion des remblais et des alluvions, à la présence de la nappe à faible profondeur, en plus d'anciennes maçonneries (anciennes fondations, dalle béton...) et des réseaux, toujours possible en milieu urbain.

Mesures ERC terrassements et dallage :

Il faudra éviter de travailler la terre en périodes de forte humidité, les sols argileux et sableux étant en effet très sensibles à l'eau. Il faudra s'assurer que les fonds de fouille sont bien conservés dans leur teneur en eau naturelle et stabilisés mécaniquement avant de couler les fondations dans le cas d'une solution de fondations superficielles.

Aussi, avec trois niveaux de sous-sol et une nappe relevée à 30,1 ngf, seule une solution de paroi étanche de type moulée ou paroi en pieux sécants ancrée dans les Sables de Beauchamp est possible (côte 20 ngf environ).

En phase chantier, un rabattement de nappe par puits sera à prévoir.

D'après le PPRI, la côte centennale de la Seine est donnée à 35,48 ngf.

Le plancher bas des sous-sols sera porté et résistant à la sous pression.

En phase définitive, les sous-sols seront cristallisés jusqu'à une cote EH définie à ce stade à 33,5 ngf. Pour des crues supérieures à la décennale, les sous-sols seront rendus inondables via des événements. Des cunettes seront également prévues dans chaque sous-sol et seront reliées à un exutoire sous réserve des autorisations de rejet. Si des locaux nobles sont prévus, une étanchéité sera à mettre en œuvre.

Les RDC habitables seront calés au-dessus de la crue centennale.

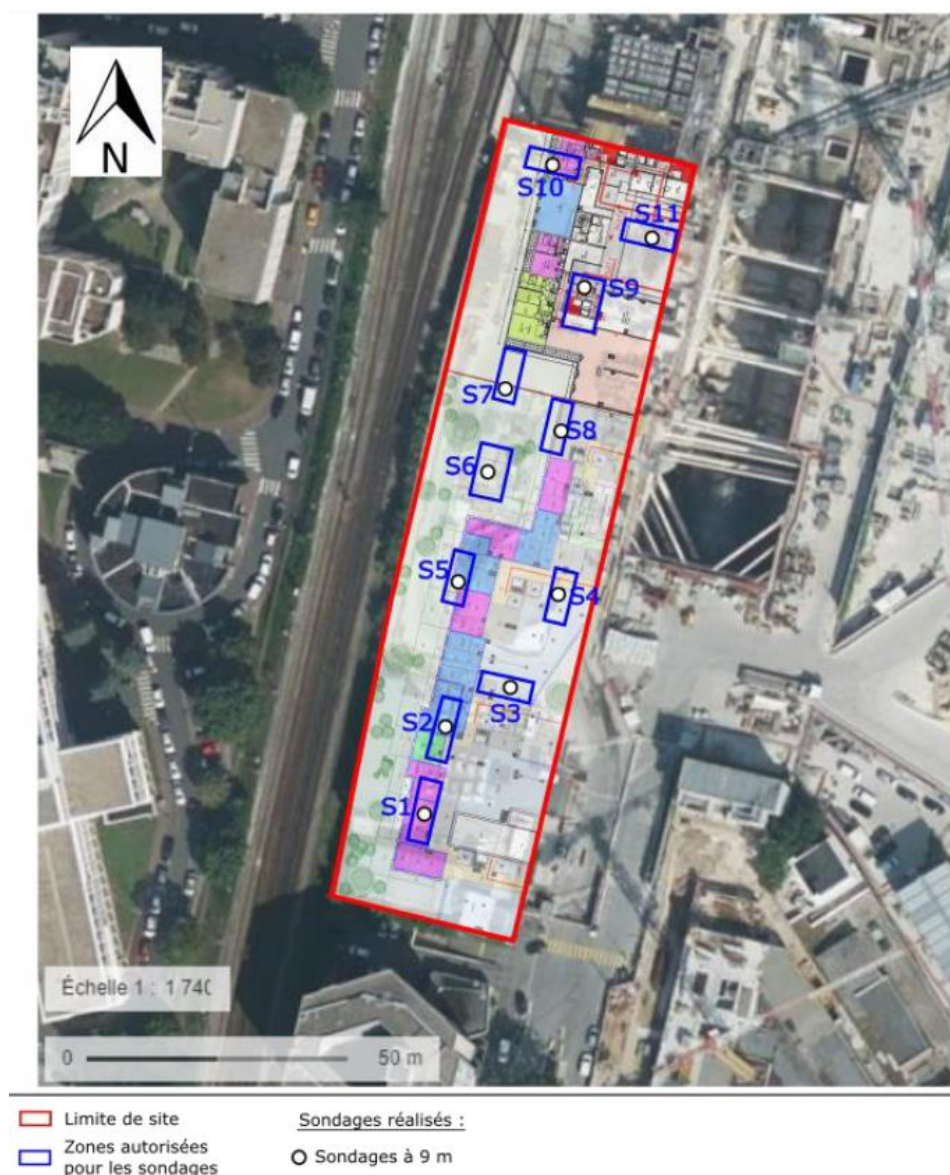
○ Effets et mesures sur la pollution des sols

Il n'est pas recensé de site BASIAS, BASOL, SIS et d'ICPE au sein du périmètre du projet.

Aujourd'hui, aucune ICPE ne se situe sur le site de projet. Dans le cadre du chantier de la création de la ligne 15 Sud du projet Grand Paris, une ICPE chantier de la Société du Grand Paris a été exploitée dans l'emprise du projet immobilier. Cette dernière n'est plus en activité depuis 2018. Les travaux relatifs à la création de la nouvelle gare (phase de Génie civil /terrassement (non ICPE)) sont toujours en cours.

Dans le cadre du projet de construction, *AIC Environnement a été missionné pour la mise en œuvre d'un diagnostic de l'état des milieux (mission INFOS / DIAG)* en vue d'identifier les sources de pollution potentielle et de définir les filières de gestion des terres amenées à être excavées. Afin de définir les éventuelles filières d'évacuation des terres qui seront excavées, l'état des lieux de la pollution potentielle a compris la réalisation d'investigations de sol. Aussi, 11 sondages ont été effectués dans le cadre de l'étude et des échantillons ont été prélevés.

Une forte humidité des sols a été mis en évidence dans les sondages réalisés à partir de 7,5m de profondeur.



Les résultats montrent la présence d'une pollution diffuse en HCT, et HAP sur l'ensemble des remblais du site, ils sont pratiquement toujours présents dans des concentrations d'intensités moyennes à faibles.

Cette pollution en hydrocarbures et HAP n'est vraisemblablement pas en lien avec des déversements accidentels ou anciennes activités aux vues des profondeurs et leurs variabilités en concentration et aussi en profondeur, auxquelles sont retrouvés les dépassements les plus importants. Ils sont probablement en lien avec les remblais du site issue probablement des anciennes carrières à proximité et de la fonction antérieure du site qui était à usage de parking public ouvert (environ 300 places de stationnement).

Concernant les impacts observés en HCT, en S1 entre 6 et 8m de profondeur, et en S9 entre 5 et 7m de profondeur, on n'observe pas la même des fractions d'hydrocarbures :

- En S1, on observe des fractions lourdes à moyennes, du type gasoil lourd ;
- En S9, on observe des fractions lourdes à légères, qui va du types kérosène, huiles, au gasoil lourd ;

Au niveau de l'impact observé en HAP, principalement en S5 entre 3 et 5m de profondeur, on observe des substances à des taux significatifs :

- Une concentration maximum de 1,9 mg/kg en Naphtalène, le plus volatil des HAP ;
- Et également une concentration maximum.

Une pollution diffuse moins importante en PCB, d'une faible concentration, est retrouvée sur 40% des échantillons analysés

Mesures ERC (durant les travaux de dépollution de terrassement) :

Considérant les impacts identifiés dans les sols en polluants, un tri des terres au PID et visuelles lors du terrassement par une entreprise spécialisée dans les travaux de dépollution ou une AMO est recommandé au droit des mailles impactées afin d'extraire les sources concentrées avec rapport de fin de travaux permettant de conserver la mémoire de la dépollution. Si une autre source de pollution des sols est identifiée sur le site, des travaux d'excavation et/ou de traitement complémentaires aux terrassements prévus pour les sous-sols devront peut-être être engagés, pour traiter la source.

La réalisation de prélèvements de sol en fond de fouille une fois la côte de terrassement atteinte afin de vérifier l'absence de pollution résiduelle dans les sols sous le futur bâtiment qui serait non compatible avec l'usage envisagé ;

En phase chantier, il faudra informer les opérateurs de la présence des sources de pollution et s'assurer du port des EPI adéquates (gants, vêtement de travail, chaussure de sécurité, éventuellement masque).

Interprétation des résultats sur éluât :

D'après la mission INFOS/DIAG réalisée par AIC environnement sur le site de projet (en annexe facultative au CERFA), des analyses sur éluât obtenus montrent des dépassements des seuils de l'arrêté du 12/12/2014 sur 46 échantillons, pour les antimoinés, les fluorures, les sulfates, et les fractions solubles.

Les concentrations mesurées **en fluorures, en sulfates, en antimoinés et fractions solubles, ne sont pas directement liées à une source de pollution** mais correspondent à des anomalies naturelles (le site se trouve au droit d'une ancienne zone de carrière de gypse). Leur toxicité par contact direct ou ingestion n'est pas reconnue et il ne s'agit pas de substances volatiles. Ces terres sont compatibles avec tout type d'aménagement prévu sans **aucun risque sanitaire**.

Mesures ERC :

Les analyses sur éluât correspondent à des seuils à retenir pour les évacuations de terres et les acceptations en installation de stockage. Dans le cas où les terres sont conservées sur place, ces résultats d'analyses ne sont pas pris en compte, conformément à la méthodologie nationale de gestion des sites et sols pollués.

Analyse sur les eaux souterraines

D'après la mission INFOS/DIAG réalisée par AIC environnement sur le site de projet, les résultats obtenus montrent l'absence de pollution significative au droit des piézomètres, sur la nappe de surface ou profonde. Ils montrent uniquement quelques traces en HAP, et en COHV à des concentrations faibles, non représentatives d'une pollution spécifique des deux nappes au droit du site. La pollution peut être corrélée en partie avec la pollution trouvée dans les sols pour les HAP en Pz2.

Les résultats obtenus sur les sols ont mis en évidence l'absence d'un risque sanitaire potentiel pour les futurs usagers de la zone d'étude. Des recommandations ont été établies dans le cadre de la mission INFOS/DIAG réalisée par AIC environnement.

2. Impacts et mesures sur le patrimoine naturel et bâti

○ Effets et mesures sur les sites Natura 2000

La zone d'étude n'est pas directement concernée par un site Natura 2000.

Le site le plus proche est la ZPS n° FR1112013 située à 6,67 km.

De ce fait, il est très peu probable que des connexions existent entre ces sites Natura 2000 et le site d'étude. Ainsi, le projet n'impactera pas ces espaces remarquables.

○ Effets et mesures sur les autres protections réglementaires

Le site n'est compris dans aucune zone de protection réglementaire.

Il n'engendre pas de consommation d'espaces naturels, agricoles ou forestiers

○ Effets et mesures sur les zones humides

Le site n'est pas concerné par une zone humide.

○ Corridors biologiques

Aucun corridor biologique n'est recensé au Schéma de Cohérence Ecologique d'Ile-de-France sur le secteur de projet.

L'aire d'étude immédiate ne participe pas à la trame verte du contexte local. Le site s'inscrit dans le tissu urbain.

○ Effets et mesures sur la faune et la flore

Situé dans un secteur en quasi-totalité imperméabilisé, le projet n'est pas susceptible d'entraîner des perturbations, des dégradations, des destructions de la biodiversité existante (...). Le potentiel écologique du site est évalué à très faible voire nul.

Un diagnostic écologique flash a été réalisé par SOLER IDE (en annexe facultative au CERFA).

De plus, le projet prévoit la réalisation d'espaces paysagers en pieds d'immeubles : environ 1000m² d'espaces verts de pleine terre et 1000m² d'espaces verts sur dalle en RDC ainsi que des toitures terrasses végétalisées qui pourront accueillir une biodiversité

○ Effets et mesures sur le patrimoine culturel et architectural

Le site ne comprend aucun Monument Historique classé ou inscrit et n'est impacté par aucun des périmètres de protection des Monuments Historiques présents dans l'environnement du site. Il n'est pas non plus concerné par une ZPPAUP, des sites inscrits ou classés.

Le projet devra apporter « une plus-value architecturale » à ce secteur.

3. Impacts et mesures sur le milieu urbain

○ Logement

Le projet global « Créteil l'Echat » entraîne la réalisation d'environ 490 logements. Cette création nette de logements constitue un impact positif au regard des besoins, tant locaux que régionaux. Outre l'évolution quantitative de la population, le projet introduit aussi une diversification des profils sociaux à travers la diversification des typologies de logements et des financements.

○ Déplacements

En phase chantier, l'acheminement des matériaux, l'évacuation des déchets et les déplacements des engins pendant les travaux pourront impacter la circulation de manière temporaire.

En termes d'impact automobile, le projet prévoit la réalisation d'environ 475 places de stationnement dont 190 places publiques, réparties sur trois niveaux de sous-sols. La simulation de trafic supplémentaire est estimée selon les paramètres suivants :

- 2.36 personnes par logement (source INSEE 2020) ;
- un taux de personnes ayant un emploi de 70% (source INSEE 2020) ;
- un taux de covoiturage de 10% ;
- un taux de présence de 85% ;
- un choix modal maximum de 50% ;
- un coefficient HPM (Heure Pointe Matin) pour les logements de 0,6 ;
- un coefficient HPS (Heure Pointe Soir) pour les logements de 0,5.

Le nombre de véhicules générés par la présente opération aux heures de pointe est estimé à environ 175 véhicules (HPM) et environ 146 véhicules (HPS). Cette augmentation de trafic comprise entre 146 et 175 véhicules aux heures de pointe sera absorbée par la configuration suffisamment importante des voiries extérieures bordant le site de l'opération. De plus, le site de projet était à usage de parking public ouvert de 300 places environ. Aussi, le trafic généré par la future opération devrait être moins important par rapport à la situation actuelle.

○ Bruit

Le projet, à vocation résidentielle et d'envergure modérée, n'est pas de nature à générer des nuisances sonores significatives, en dehors des périodes de chantier : impact temporaire, et encadré par la réglementation relative à la gêne du voisinage ; notamment le Décret n° 2006-1099 du 31 août 2006, qui limite les émergences sonores constatées entre équipements en fonctionnement et équipements à l'arrêt à 3 dB(A) la nuit et 5 dB(A) le jour, plus termes correctifs et limitations par bande de fréquence dans les logements extérieurs au projet, fenêtres ouvertes et fenêtre fermées.

La définition des objectifs de niveau sonore émis vers l'extérieur par le projet, en vue du dimensionnement des dispositifs d'insonorisation requis, ne pourra être finalisée que sur la base de relevés in situ de niveaux sonores dits résiduels.

Actuellement, dans le cas particulier du projet, l'environnement acoustique du terrain n'est pas pleinement représentatif de la situation future. Des hypothèses conservatrices basées sur les relevés de niveaux sonores en l'état seront cependant prises en anticipation pour mener les études de conception.

Les isolements acoustiques les plus élevés à garantir pour les façades de logements donnant sur la ligne de métro existante M8 devront donc vérifier $DnTA, tr \geq 38$ dB in situ, en référence à l'arrêté du 23 juillet 2013.

Une attention particulière sera ainsi portée aux zones situées aux abords des voies ferrées et devront respecter l'isolement acoustique minimum contre les bruits extérieurs.

NOTA : ces informations ont été communiquées par le BET acoustique de l'opération CAPRI ACOUSTIQUE.

○ Rejets dans l'air

Le projet à vocation résidentielle et d'envergure modérée n'est pas de nature à générer des rejets ou une dégradation de la qualité de l'air. Lors de l'exploitation du site, les nuisances susceptibles d'être générées sont relativement modérées et liées à l'augmentation locale du trafic.

L'éclairage extérieur du site sera limité au strict nécessaire afin d'assurer un déplacement aisé et sécurisé des piétons. Un éclairage modéré et dirigé vers le sol sera privilégié afin de ne porter atteinte à la faune nocturne pouvant fréquenter le site et ses abords. Au regard du contexte urbain, ces émissions lumineuses n'auront pas d'impact notable sur le cadre de vie

○ Nuisances olfactives

Le projet n'est pas de nature à générer des nuisances olfactives de par sa programmation.

○ Vibrations

Le projet n'est pas de nature à générer des vibrations, en dehors des périodes de chantier (circulation et mouvements des engins de chantier : impacts temporaires).

Le projet est concerné par des vibrations associées à la voie ferrée (Ligne de métro M8) qui longe la partie ouest du site de projet et pourra être sujet aux vibrations tant du futur métro en souterrain qu'à celles de la ligne de métro existante M8.

La Société du Grand Paris a intégré des mesures conservatoires concernant le futur métro souterrain en gare et des mesures spécifiques seront prises en compte dans le cadre des constructions. Des mesures spécifiques seront prises en compte par le promoteur.

En l'absence d'une réglementation sur le sujet, des objectifs de qualité, issus de différentes études, en cours de prise en compte dans la préparation de la future réglementation, seront proposés aux promoteurs.

D'après les premiers relevés vibratoires réalisés sur le terrain à différentes distances de la limite de propriété avec la ligne M8 existante (2m, 9m et 16m), la circulation actuelle des métros justifierait à elle seule la recommandation de prévoir des dispositifs antivibratoires sous les logements du projet.

A ce stade des études, il est prévu une isolation vibratoire globale de l'ensemble du projet sur des dispositifs du type boîtes à ressorts précontraintes ou plots antivibratiles, qui apparaissent sur les coupes, sous les niveaux de logements.

Pour supporter la partie du projet située au-dessus de la gare, des sommiers ont été réalisés et dimensionnés par SGP pour recevoir des boîtes à ressorts remplaçables qui seront posées par le promoteur.

Des mesures en cours de travaux permettront enfin de préciser la définition et les performances des dispositifs antivibratoires avant leur mise en œuvre.

Nota : ces informations ont été communiquées par le BET acoustique de l'opération CAPRI ACOUSTIQUE.

○ Hygiène, salubrité publique

Le projet a pour effet d'améliorer le fonctionnement du site et de bien s'intégrer dans son environnement (espaces publics et paysagers nouveaux).

Les constructions neuves conformes aux normes de confort respectent, dans tous les domaines, les règles d'hygiène et de salubrité publique.

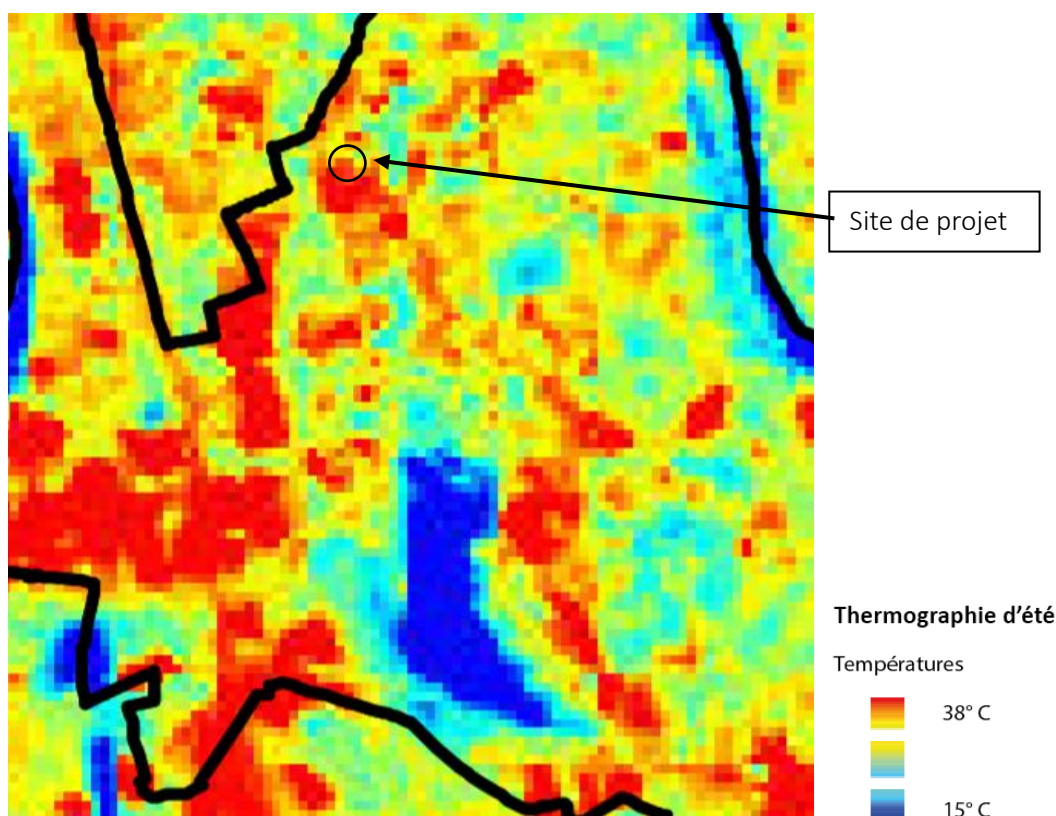
○ Sécurité publique

La programmation envisagée entraîne des aménagements nouveaux accessibles, neufs et aux normes de sécurité.

○ Ilot de chaleur urbain (ICU)

La thermographie d'été réalisée par l'APUR permet de constater l'environnement thermique du site de projet. Cette cartographie illustre :

- Des îlots de fraîcheur représentés par le lac de Créteil, la Marne et la Seine ainsi que par les espaces paysagers ;
- Au niveau du site un long corridor de secteurs de chaleur moyenne (jaune et vert) grâce aux abords paysagers de l'autoroute et de l'université Paris-Est Créteil.
- Des îlots de chaleur importants représentés par l'urbanisation située au niveau du secteur de l'hôpital Henri Mondor. **La situation du site de projet est se trouve dans cet îlot de chaleur.**



Thermographie d'été - Source : APUR

Mesures ERC :

Les moyens d'action pour lutter contre les îlots de chaleur sont entre autres :

- Le choix des matériaux :

Opter pour des matériaux clairs et/ou réfléchissants, caractérisés par des albédos élevés permettent de réduire efficacement le phénomène d'îlot de chaleur urbain.

- L'utilisation du végétal :

Il s'agit de la solution d'aménagement la plus intéressante pour lutter contre les îlots de chaleur urbains. En réintroduisant des espaces naturels et de la végétation en ville, cela permet d'augmenter le taux d'humidité de l'air grâce à la transpiration des plantes et également d'utiliser les eaux de ruissellement. Ainsi, les zones boisées urbaines sont 2 à 8°C plus fraîche que le reste de la ville.

Le projet prévoit la réalisation d'espaces paysagers en pieds d'immeubles : environ 1000m² d'espaces verts de pleine terre et 1000m² d'espaces verts sur dalle en RDC. Les toitures des bâtiments seront également végétalisées ce qui contribuera à limiter le phénomène d'îlot de chaleur.

12. Conclusion

La présente note a établi la synthèse des principaux enjeux du projet vis-à-vis de l'environnement et de la population, aussi bien en phase chantier qu'en phase exploitation.

Elle démontre que l'ensemble des sujets majeurs a été abordé ou le sera par l'intermédiaire d'études de terrain permettant d'évaluer les incidences que le projet est susceptible d'avoir sur l'environnement et la santé humaine.

Ces études ont démontré soit que le projet n'induit pas d'incidences négatives, soit qu'il prévoit les mesures adéquates d'évitement, de réduction ou de compensation adaptées aux enjeux du projet.

Dans ce contexte, il peut être considéré que le projet n'est pas susceptible d'avoir des impacts notables sur l'environnement ou sur la santé et qu'il peut ainsi être mis en œuvre sans qu'une évaluation environnementale au sens de l'article L. 122-1 du Code de l'environnement ne soit requise.