



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 : 10 / 05 / 2023

Dossier complet le : 10 / 05 / 2023

N° d'enregistrement : 2023-7166

1 Intitulé du projet

Construction d'un ensemble immobilier mixte à destination principale d'habitation à NOGENT-SUR-OISE (60)

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

ALTAREA COGEDIM IDF

Raison sociale

SNC ALTAREA COGEDIM

N° SIRET

8 1 0 9 2 8 1 3 5 0 0 0 4 7

Type de société (SA, SCI...)

Société en Nom Collectif (SNC)

Représentant de la personne morale : Madame

Nom

DESVEAUX

Monsieur

Prénom(s)

Ludovic

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.))
6 a)	Réalisation d'une voirie destinée à être rétrocédée à la commune
39 a)	Création d'une Surface de Planchers (SdP) totale de 20 239 m ² sur une emprise foncière globale de 13 399 m ² (donnée géomètre)

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

Oui Non

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

Oui Non

4 Caractéristiques générales du projet

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

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

Localisé dans la partie sud du territoire de NOGENT-SUR-OISE (60), à proximité de la limite communale avec CREIL (60), le terrain du projet objet de la présente demande, d'une superficie de 13 399 m², essentiellement minéral et en grande partie construit, est situé entre la rue du Pont Royal et les emprises ferroviaires de la SNCF, à l'ouest, et la rue Carnot, à l'est (cf. annexes 2 et 4).

Présenté en détails dans l'annexe 3, le projet consiste en la construction d'un ensemble immobilier composé de 5 bâtiments (édifiés en R+3 à R+5) et dans lequel est prévu le développement d'une Surface de Planchers (SdP) totale d'environ 20 239 m² dont 19 609 m² à destination de logements (soit 300 logements dont 75 logements en accession, 101 logements locatifs sociaux et 124 logements locatifs intermédiaires) et 630 m² de SdP à destination de commerces disposés en pied de certains de ces bâtiments.

Ce projet prévoit également la réalisation, sur une longueur d'environ 121 m, d'une voie nouvelle reliant la rue Carnot, à l'est, à la rue du Pont Royal, à l'ouest, aux abords de laquelle elle s'élargit pour former une placette. Prévue pour être ouverte à la circulation générale, cette voie nouvelle sera rétrocédée à la commune.

La réalisation de ce projet nécessite au préalable la démolition de l'ensemble des bâtiments existants sur le site (essentiellement des bâtiments à usage d'entrepôts et des locaux d'activités construits dans les années 1950, cf. annexe 4) et de leurs clôtures (sauf celle du domaine SNCF).

4.2 Objectifs du projet

Le projet permet la requalification de l'entrée de ville au niveau la rue du Pont Royal depuis la commune voisine de CREIL aujourd'hui fortement délaissée et dévalorisée par la présence de bâtiments en mauvais état, en grande partie abandonnés (cf. annexe 4).

Il permet de convertir la dernière friche de ce secteur, essentiellement composée de bâtiments de type industriel et dont l'activité a cessé depuis plusieurs années, en un quartier à dominante résidentielle, dans un secteur où la vocation d'habitat est très largement majoritaire (cf. annexe 4), par ailleurs situé à environ 600 m à pied de la gare de CREIL desservie par plusieurs lignes du réseau TER Hauts-de-France mais aussi par la ligne H du réseau Transilien et la ligne D du Réseau Express Régional (RER) d'Ile-de-France.

La programmation résidentielle mixte prévue dans le projet (logements en accession, locatifs sociaux et locatifs intermédiaires) permettra de développer et d'enrichir l'offre actuellement présente dans ce secteur. En complément, le développement de locaux commerciaux au niveau de la placette créée aux abords de la rue du Pont Royal concourra à l'animation de ce secteur.

Le projet intègre également la création d'une voie nouvelle reliant la rue Carnot, à l'est, à la rue du Pont Royal, à l'ouest, destinée à être ouverte à la circulation générale, après rétrocession à la commune, afin de désenclaver le secteur irrigué par des voies relativement étroites en sens unique (à l'exception de la rue du Pont Royal).

4.3 Décrivez sommairement le projet

4.3.1 Dans sa phase travaux

A ce stade d'avancement des études en matière de définition et d'organisation du chantier, le délai de réalisation des travaux nécessaires à la construction du projet est d'environ 27 mois (démolition comprise). Ce délai comprend les phases suivantes :

- une première phase d'une durée de 5 mois environ durant laquelle seront réalisées les opérations de curage, de désamiantage, de démolition des bâtiments existants et de purge de leurs fondations ;
- une seconde phase d'une durée 22 mois environ durant laquelle seront réalisées les travaux nécessaires au terrassement, aux fondations et au Gros-Oeuvre, à la mise hors d'eau / hors d'air (clos-couvert) et à l'intervention des différents Corps d'Etat Techniques et Architecturaux.

Dans ce cadre, le lancement des travaux nécessaires à la construction du projet objet de la présente demande est prévu au 2ème semestre 2024, la livraison étant envisagée, au 2ème trimestre 2026.

Une charte chantier faibles nuisances sera mise en oeuvre pour assurer la maîtrise des impacts du projet en phase opérationnelle. Un Plan d'Installation de Chantier (PIC) sera défini par un bureau d'études spécialisé sur les problématiques liées à l'organisation d'un chantier de façon à en limiter au maximum les effets et les nuisances éventuelles.

4.3.2 Dans sa phase d'exploitation et de démantèlement

Le projet prévoit la réalisation d'un ensemble immobilier composé de 5 bâtiments distincts, édifiés en R+3 en R+5 dans le respect des règles définies dans le P.L.U. en vigueur tenant compte des épannelages des immeubles avoisinants et de la localisation du site, entre les rues Carnot et du Pont Royal, marquée par une différence d'altimétrie pouvant atteindre à certains endroits environ 4,00 m.

Placée en prolongement de la rue Ducrocq, s'intégrant ainsi au maillage viaire du secteur, la voie nouvelle reliant la rue Carnot, à l'est, à la rue du Pont Royal, à l'ouest, permet d'irriguer le nouveau quartier et de désenclaver ce secteur.

Au total, le projet prévoit la création 351 places de stationnement pour les automobiles (338 places pour les résidents des futurs logements et 13 places destinées aux commerces). Cette offre est principalement assurée dans les volumes des futures constructions : 238 places seront ainsi aménagées dans un parc de stationnement prévu sous plusieurs des bâtiments prévus et accessible depuis une voie secondaire raccordée sur l'impasse du Petit Marais au nord du site (ce parc de stationnement dispose d'une sortie dans la partie sud du site permettant ainsi de rejoindre la rue Carnot). 113 places seront aménagées en extérieur, au droit des différents espaces de voiries et de la future placette créés dans le projet.

Les bâtiments du projet incorporent également des locaux destinés au stationnement des vélos (répartis à rez-de-chaussée ou au premier étage accessible à partir de la placette prévue).

Les futurs occupants du projet bénéficieront notamment de la proximité de la gare de CREIL (à environ 7 mn à pied) desservie par plusieurs lignes du réseau TER Hauts-de-France mais aussi par la ligne H du réseau Transilien et la ligne D du Réseau Express Régional (RER) d'Ile-de-France.

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

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

Le projet est soumis à Permis de Construire valant Permis de Démolir.

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

Grandeurs caractéristiques du projet	Valeurs
Surface du terrain d'assiette :	13 399 m ²
Surface de Planchers (SdP) totale à construire :	20 239 m ²
- dont SdP logement à construire (nombre estimé de logements correspondants) :	19 609 m ² (300)
- dont SdP commerce à construire :	630 m ²
Nbre maximal de niveaux de l'ensemble immobilier projeté :	R+5
Nbre de places de stationnement automobile prévues (dont places privatives) :	351 (338)

4.6 Localisation du projet

Adresse et commune d'implantation

Numéro : Voie :

Lieu-dit :

Localité :

Code postal : BP : Cedex :

Coordonnées géographiques^[1]

Long. : ° , " E Lat. : ° , " N

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. : ° , " E Lat. : ° , " N

Point de d'arrivée : Long. : ° , " E Lat. : ° , " N

Communes traversées :

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

Le document en vigueur est le Plan Local d'Urbanisme (P.L.U.) de NOGENT-SUR-OISE approuvé le 10/10/2019 et modifié en dernier lieu le 15/12/2021. Le site du projet est localisé au sein du secteur UBa de la zone urbaine UB, zone dans laquelle le tissu urbain est constitué de "formes d'habitat variées (collectif, individuel) et des fonctions urbaines diversifiées (habitat et activités)".

 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, préciser les caractéristiques du projet « avant /après ».

5 Sensibilité environnementale de la zone d'implantation envisagée

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

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

Le projet se situe-t-il :	Oui	Non	Lequel/Laquelle ?
Dans une zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique de type I ou II (ZNIEFF) ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le site n'est pas localisé dans un secteur faisant l'objet d'une Z.N.I.E.F.F. Les Z.N.I.E.F.F. les plus proches du site sont localisées à une distance (mesurée à vol d'oiseau) supérieure à 1 000 m (cf. annexe 7).
En zone de montagne ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Localisé en partie sud de la région des Hauts-de-France, le site du projet se caractérise par une altimétrie générale proche des cotes + 29 NGF à + 30 NGF environ (cf. annexe 6).
Dans une zone couverte par un arrêté de protection de biotope ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le territoire de NOGENT-SUR-OISE n'accueille aucune des zones faisant l'objet d'un des arrêtés préfectoraux de protection de biotope dans le département de l'Oise (cf. également l'annexe 7).
Sur le territoire d'une commune littorale ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Située dans le département de l'Oise (60), NOGENT-SUR-OISE ne figure pas parmi les communes littorales au sens de la loi du 3 janvier 1986 dite "loi littoral".
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"/>	Des précisions concernant le positionnement du site du projet par rapport aux différents espaces naturels protégés figurent dans les annexes 5 et 7.

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"/>	Comme le montrent les éléments contenus dans l'annexe 8 : - le territoire de la commune de NOGENT-SUR-OISE est concerné par plusieurs Plans de Prévention du Bruit sur l'Environnement (PPBE) approuvés ; - le site est très partiellement localisé à l'intérieur des zones de dépassement des valeurs limites de bruit réglementaires identifiées par les cartographies prises en compte dans ces plans et générées par les circulations des trains sur les voies ferrées.
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"/>	Une description plus précise du positionnement du projet par rapport aux différentes protections patrimoniales figure dans cette même annexe 9.
Dans une zone humide ayant fait l'objet d'une délimitation ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Comme le montre l'annexe 10, le site ne fait pas partie d'une zone humide délimitée. Par ailleurs, le site étant presque entièrement imperméabilisé et les sols en partie pollués, la probabilité de la présence d'un enjeu zone humide est quasiment inexistante.
Dans une commune couverte par un plan de prévention des risques naturels prévisibles (PPRN) ou par un plan de prévention des risques technologiques (PPRT) ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Comme l'indiquent plus en détails les éléments fournis dans l'annexe 13, la commune de NOGENT-SUR-SEINE est concernée par le PPR Inondation de l'Oise (section Brenouille / Boran-sur-Oise) mais n'est concernée par aucun des PPRT actuellement en vigueur ni par un quelconque périmètre d'étude préalable à l'élaboration d'un tel plan.
Si oui, est-il prescrit ou approuvé ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le PPR Inondation de l'Oise (section Brenouille / Boran-sur-Oise) approuvé initialement le 14 décembre 2000 est actuellement en cours de révision (prescrite par l'arrêté préfectoral du 20 juillet 2020). Les éléments fournis dans l'annexe 13 (cf. §. 13-1), à partir de l'étude hydraulique réalisée par un bureau d'études spécialisée, montrent les dispositions prévues pour assurer le respect par le projet des dispositions en vigueur en matière de lutte contre le risque d'inondation lié à une crue de la rivière.
Dans un site ou sur des sols pollués ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le site n'est pas localisé, même partiellement, dans un Secteur d'Information des Sols (SIS) ou dans un ex-site BASOL. Le secteur dans lequel il est localisé comporte plusieurs sites BASIAS. Des investigations in-situ ont été réalisées en 2019, 2020 et 2023 sur le site du projet objet de la présente demande. Présentées dans l'annexe 11 (es rapports d'étude correspondants étant joints en annexe 15), les résultats de ces investigations montrent notamment qu'une partie des terres à excaver sera évacuée hors site et orientée à destination de filières adaptées. Une Analyse des Risques sanitaires Résiduels (ARR) prédictive a également été menée par une société spécialisée. Jointe en annexe 15, ses résultats montrent, qu'en application des mesures de gestion prévues, la compatibilité de l'état environnemental du site avec les usages prévus dans le projet sera assurée.
Dans une zone de répartition des eaux ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le site est localisé dans une des Zones de Répartition des Eaux (Z.R.E.) du bassin Seine-Normandie listées à l'article R.211-71 du Code de l'Environnement, à savoir la Z.R.E. dite des « parties captives des nappes de l'Albien et du Néocomien », comme notamment la majorité du territoire du département de l'Oise (cf. annexe 12). Le projet ne prévoit aucun prélèvement dans ces nappes, en phase travaux comme en phase définitive.
Dans un périmètre de protection rapprochée d'un captage d'eau destiné à la consommation humaine ou d'eau minérale naturelle ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le territoire de NOGENT-SUR-OISE ne comporte aucun captage d'alimentation en eau potable (AEP) et n'est concerné par aucun périmètre de protection qui serait lié à un captage situé sur le territoire d'une commune voisine. Des précisions concernant ces périmètres sont présentées dans l'annexe 12.
Dans un site inscrit ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le site n'est pas localisé, même partiellement, à l'intérieur d'un Site Inscrit. L'annexe 9 illustre notamment le positionnement du site du projet par rapport aux Sites Inscrits les plus proches.

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"/>	Le site objet de la présente étude est relativement éloigné des différents sites du réseau NATURA 2000 les plus proches. Localisé à une distance d'environ 1,2 km (mesurée à vol d'oiseau), la Zone Spéciale de Conservation (ZSC) « Coteaux de l'Oise autour de CREIL » (id. : FR2200379) est le site le plus proche appartenant à ce réseau (cf. annexe 5).
D'un site classé ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le site n'est pas localisé, même partiellement, à l'intérieur d'un Site Classé (cf. annexe 7). Le Site Classé le plus proche, à savoir le site " Forêts d'Ermenonville, de Pontarme, de Haute-Pommeraiie, Clairière et Butte de Saint Christophe" (id. n°60-60) est localisé à une distance (mesurée à vol d'oiseau au point le plus proche) d'environ 2,5 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 ?

Veuillez compléter le tableau suivant :

Incidences potentielles		Oui	Non	De quelle nature ? De quelle importance ? Appréciez sommairement l'impact potentiel
Ressources	Engendre-t-il des prélèvements d'eau ? Si oui, dans quel milieu ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet ne prévoit pas de création de sous-sol et ne nécessite donc pas de procéder au rabattement de la nappe. Les seuls pompages susceptibles d'être mis en oeuvre sont ceux qui seraient nécessaires, en phase chantier, pour permettre la récupération des eaux météoriques en surface afin de garder une plate-forme propre et saine.
	Impliquera-t-il des drainages/ou des modifications prévisibles des masses d'eau souterraines ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	En phase chantier, afin notamment de réaliser la totalité des infrastructures dans les meilleures conditions, c'est à dire, hors d'eau, les fonds de fouille seront dressés avec une légère pente et seront équipés de dispositifs de drainage permettant ainsi de récupérer les eaux météoriques. En phase d'exploitation, les infrastructures du projet, plus précisément les murs enterrés côté rue du Pont Royal, seront protégées des eaux d'infiltrations naturelles ou accidentelles qui peuvent s'accumuler contre les voiles et provoquer de l'humidité ou des infiltrations au travers des voiles béton. La réalisation de barbacanes avec rigoles en pied de mur pourra ainsi être prévue. L'eau des cunettes s'évacuera gravitairement vers les postes de relevage.
	Est-il excédentaire en matériaux ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	S'il ne prévoit pas de création de sous-sol, le projet nécessite au préalable la réalisation de travaux de terrassement, notamment pour la réalisation des fondations à mettre en oeuvre et le décapage du terrain. Les déblais résultant de ces travaux feront l'objet d'une évacuation hors site. Au regard des résultats d'investigations in-situ réalisées à ce stade, une partie des terres excavées sera évacuée à destination de filières adaptées (une partie de ces terres étant notamment non conformes aux critères d'acceptation en ISDI).
	Est-il déficitaire en matériaux ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	S'agissant de matériaux, le projet est seulement consommateur de matériaux de construction.
	Si oui, utilise-t-il les ressources naturelles du sol ou du sous-sol ?	<input 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"/>	Le projet s'inscrit en zone urbaine du PLU de NOGENT-SUR-OISE, en lieu et place de plusieurs bâtiments existants (cf. annexe 4) dont le fonctionnement était assuré notamment par des raccordements aux réseaux techniques des différents concessionnaires (eau potable, assainissement, électricité, etc) transitant notamment sous les voiries avoisinantes.
Milieu naturel	Est-il susceptible d'entraîner des perturbations, des dégradations, des destructions de la biodiversité existante : faune, flore, habitats, continuités écologiques ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Comme le montrent les éléments de l'annexe 14 (cf. §. 14-3), des investigations ont été menées sur place par un écologue de la société Gondwana. Elles ont permis de constater la présence d'un espace artificialisé formant une « mare » dans laquelle une espèce d'amphibien protégée a été reconnue. La conservation de cette « mare » étant incompatible avec la réalisation du projet prévu, un dossier de demande de dérogation à l'interdiction de destruction d'habitats et d'individus d'espèces protégées sera donc prochainement réalisé et adressé à l'autorité compétente. Des réflexions ont d'ores et déjà été menées par le maître d'ouvrage et l'écologue quant aux mesures à prendre pour limiter autant que possible les incidences que représenteraient la destruction de cette mare sur la biodiversité locale (cf. §. 14-3).
	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"/>	Comme illustré dans l'annexe 5, le site sur lequel est prévu le projet, au sein d'un tissu entièrement urbanisé, en lieu et place de divers bâtiments existants, est relativement éloigné du site NATURA 2000 le plus proche, pour mémoire, la Zone Spéciale de Conservation (ZSC) « Coteaux de l'Oise autour de CREIL » (id. : FR2200379) localisé à environ 1,2 km (distance mesurée à vol d'oiseau). Le projet n'aura donc aucun impact sur un habitat / une espèce inscrit(e) au Formulaire Standard de Données de ce site Natura 2000.
	Engendre-t-il la consommation d'espaces naturels, agricoles, forestiers, maritimes ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	A l'image des terrains qui l'entourent, le site sur lequel est prévu le projet est actuellement entièrement urbanisé (cf. annexe 4). Il n'engendrera donc aucune consommation des différents types d'espaces cités dans la question posée.
Risques	Est-il concerné par des risques technologiques ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	L'exposition du projet à ces risques fait l'objet d'une présentation détaillée dans l'annexe 13. Cette dernière montre en particulier que la commune de NOGENT-SUR-OISE n'est concernée par aucun PPRT et que le site du projet n'est localisé ni à proximité d'une ICPE soumise à "Autorisation" ou à "Enregistrement", ni dans des zones de servitudes liées aux canalisations de transport de gaz. Etant cependant localisé aux abords de voies ferrées, il demeure en partie, même s'ils sont limités, soumis aux risques liés à l'utilisation occasionnelle de ces voies pour le transport des TMD.
	Est-il concerné par des risques naturels ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	L'exposition du projet à ces risques fait l'objet d'une présentation détaillée dans l'annexe 13. Cette dernière montre en particulier que le site est partiellement localisé dans une zone d'aléa d'inondation en cas de crue de l'Oise.
	Engendre-t-il des risques sanitaires ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet n'intègre pas d'installation susceptible d'entraîner un risque sanitaire en phase d'exploitation. Le projet implique par ailleurs des travaux de terrassement et d'excavation utiles à l'amélioration de la qualité des sols. Une Analyse des Risques Sanitaires Résiduels (ARR) prédictive a été réalisée par une société spécialisée (cf. annexes 11 et 15) afin de montrer, qu'en application des mesures de gestion prévues, la compatibilité de l'état environnemental du site avec les usages prévus dans le projet sera assurée.
	Est-il concerné par des risques sanitaires ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Les investigations menées sur site ont montré la présence de certains matériaux contenant soit de l'amiante soit du plomb dans les bâtiments existants (cf. annexe 13) dont la démolition est nécessaire à la réalisation des composantes du projet. Ces matériaux sont considérés comme des déchets dangereux et présentent donc, à ce titre, principalement des risques sanitaires pour les personnels qui seront chargés de leur retrait préalablement à la démolition des bâtiments conformément aux dispositions juridiques en vigueur.

Incidences potentielles		Oui	Non	De quelle nature ? De quelle importance ? Appréciez sommairement l'impact potentiel
Nuisances	Engendre-t-il des déplacements/des trafics ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	La nature du projet implique nécessairement une demande en matière de déplacement qui viendra se substituer à celle des activités passées sur le site. La création d'une liaison entre les rues Carnot et du Pont Royal facilitera les déplacements dans ce secteur irrigué par des voies à sens unique. La proximité du projet avec la gare de CREIL (cf. annexe 4) desservie par de nombreuses lignes SNCF (TER, RER, Transilien) et l'offre de bus du secteur constituent des facteurs favorables à l'utilisation des transports en commun.
	Est-il source de bruit ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet n'intègre pas d'installation susceptible de générer des nuisances acoustiques en phase d'exploitation. Comme pour toute opération de cette nature et de cette consistance, des nuisances acoustiques sont attendues en phase chantier. Elles seront toutefois encadrées par les dispositions de la Charte Chantier qui sera justement définie et mise en œuvre pour assurer la maîtrise des impacts du projet en phase opérationnelle.
	Est-il concerné par des nuisances sonores ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le projet est concerné par les secteurs de bruit définis aux abords des voies ferrées bordant le site à l'ouest. Les constructions projetées feront l'objet de mesures d'isolation acoustique en adéquation avec la réglementation afin de garantir le confort de leurs occupants. Le contexte acoustique dans lequel s'inscrit le projet ainsi que les objectifs d'isolement au bruit aériens définis selon la réglementation en vigueur par un bureau d'études spécialisé pour chacune de ses façades sont présentés dans l'annexe 8.
	Engendre-t-il des odeurs ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet n'intègre pas d'installation susceptible de générer des nuisances olfactives en phase d'exploitation.
	Est-il concerné par des nuisances olfactives ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet n'est pas localisé dans un secteur dans lequel est exploitée une (ou des) installation(s) susceptibles de produire des nuisances olfactives.
	Engendre-t-il des vibrations ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet n'intègre pas d'installation susceptible de générer des vibrations en phase d'exploitation.
	Est-il concerné par des vibrations ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Une étude réalisée par un bureau d'études spécialisé montre que pour certaines parties de bâtiments sont susceptibles d'être exposées à des niveaux de vitesse vibratoires supérieurs aux valeurs seuils de perception tactile admises. En conséquence, et suivant les recommandations du bureau d'études un traitement vibratoire adapté sera mis en œuvre au niveau des bâtiments concernés (cf. annexe 8 (§. 8-4) et 15).
	Engendre-t-il des émissions lumineuses ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le projet engendra les émissions lumineuses classiques dans ce type de milieu à savoir essentiellement l'éclairage des espaces extérieurs et l'éclairage intérieur des locaux (logements et commerces) contenus dans les différents bâtiments prévus.
	Est-il concerné par des émissions lumineuses ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le projet s'inscrit en milieu urbain dans lequel les émissions lumineuses, notamment celles liées à l'éclairage public mais également celles liées aux installations ferroviaires voisines, sont présentes.
	Émissions	Engendre-t-il des rejets dans l'air ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Engendre-t-il des rejets liquides ?		<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le projet engendra, dans le respect de la réglementation en vigueur, des rejets d'eaux usées et d'eaux pluviales dans le réseau d'assainissement existant avoisinant au moyen de raccordements à créer dans l'opération. Les éléments fournis par un bureau d'études spécialisé dans son rapport joint en annexe 15 et repris dans l'annexe 13 présentent les modalités du dispositif de gestion des eaux pluviales prévu.
Si oui, dans quel milieu ?		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Selon les calculs réalisés par le bureau d'études, les pluies courantes (10 mm) peuvent être régulées à 100 % pour les parties du projet situées au Nord-Ouest et au Sud-Est de la voie nouvelle reliant les rues Carnot et du Pont Royal. Les eaux de pluies des toitures, des terrasses, des voies et cheminements imperméables seront dirigées vers les espaces verts sur dalle et en pleine terre. En ce qui concerne les pluies d'occurrence décennale ou trentennale, toutes les eaux issues des toitures, des terrasses, des cheminements et des espaces verts seront dirigées vers des bassins de rétention étanches avec débit de rejet (dans les réseaux existant avoisinants) régulé.

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"/>	Le projet engendre nécessairement des rejets d'eaux usées liés à l'exploitation des locaux prévus dans le programme.
	Engendre-t-il la production de déchets non dangereux, inertes, dangereux ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	En phase d'exploitation, les déchets générés seront stockés dans un local dimensionné pour leur tri situé à rez-de-chaussée. Ces déchets seront ensuite ramassés par le service en charge de la collecte des déchets sur la commune. Concernant la phase chantier, un Diagnostic P.E.M.D. sera réalisé préalablement à la démolition du bâti existant. Ce diagnostic permettra notamment une classification des déchets à attendre de cette démolition. Des déchets dangereux (amiante, plomb) ont d'ores et déjà été identifiés (cf. annexe 13). Ils seront retirés par des sociétés spécialisées dans ce type de travaux avant le début des travaux de démolition.
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"/>	Les éléments d'information concernant le patrimoine en général sont fournis dans l'annexe 9. Comme le montrent ces éléments, le territoire de la commune est décomposé en plusieurs zones dans lesquelles, en fonction de la surface d'emprise parcellaire des travaux, tout projet dépassant un certain seuil doit faire l'objet d'une saisine du préfet de région. Le projet objet de la présente demande rentre dans le champ d'application de cette saisine pour la zone dans laquelle il est localisé. Le préfet de région sera donc saisi dans le cadre des demandes de permis de démolir et de permis de construire. Il est important de préciser qu'en marge d'un précédent projet envisagé sur le site en 2020 la DRAC avait été consultée. Le service compétent avait alors répondu qu'il ne formalisait pas de prescription d'archéologie préventive. Les copies de cette demande et de la réponse formulée par le service compétent figurent dans l'annexe 9.
	Engendre-t-il des modifications sur les activités humaines (agriculture, sylviculture, urbanisme, aménagements), notamment l'usage du sol ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le projet permet le développement d'un ensemble immobilier mixte à dominante résidentiel en lieu et place, principalement, de bâtiments d'activité.

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

Oui Non

Si oui, décrivez lesquelles :

Un examen des rubriques des sites Internet des différentes autorités environnementales compétentes consacrées aux dossiers de demandes d'examen au cas par cas et aux études d'impacts a été réalisé. Les résultats de ces recherches montrent l'absence, dans l'environnement du site, de projets susceptibles de générer des incidences cumulées avec le projet objet de la présente demande.

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

Oui Non

Si oui, décrivez lesquelles :

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

Sans objet.

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

Plusieurs études techniques ont déjà été réalisées. Certaines de ces études, dont les copies sont jointes en annexe 15, ont servi à l'élaboration du présent document. En particulier :

- Une étude géotechnique de conception (Mission G2 - Phase AVP) a été réalisée par la société SOL CONSEIL. A l'appui des investigations menées in-situ lui ayant permis de déterminer la nature géologique et les caractéristiques mécaniques des couches superficielles et profondes du terrain, et au regard des contraintes du site, le bureau d'études a déjà identifié une solution de fondation pour l'édification des constructions prévues (cf. également en annexe 13).

- Plusieurs investigations ont été menées in-situ depuis 2019 pour apprécier la qualité environnementale des sols et des eaux souterraines. Les résultats de ces investigations présentés de manière synthétique en annexe 11 et pris en compte en dernier lieu par la société SOLER IDE montrent que les déblais résultant des excavations nécessaires à la réalisation des fondations des différentes constructions feront l'objet d'une évacuation hors site et qu'une partie de ces terres devra être orientée à destination de filières adaptées (car non conformes aux critères d'acceptation en ISDI). SOLER IDE a également réalisé une Analyse des Risques sanitaires Résiduels (A.R.R.) prédictive afin de valider la compatibilité sanitaire du site avec les usages prévus dans le projet objet du présent dossier. Une présentation synthétique des résultats de cette analyse figure en annexe 11.

- Si des études complémentaires préalables à la démolition doivent encore être menées, des reconnaissances ont déjà été réalisées et ont permis d'identifier des matériaux dangereux présents (amiante, plomb) destinés à être retirés et évacués à destination des filières adaptées dans le cadre du traitement des déchets dangereux (cf. annexe 13).

- Le bureau d'études E.V.A a défini, dans le cadre de la réglementation d'assainissement en vigueur, un dispositif de gestion des eaux pluviales efficace dans la lutte contre les effets du ruissellement associant l'abattement des pluies courantes et la rétention en cas de pluies les pluies d'occurrence décennale ou trentennale avant rejet à débit régulé dans le réseau existant (cf. annexe 13).

- Comme cela est expliqué dans l'annexe 13, le projet a été conçu, avec l'aide du bureau d'études SOLER IDE, en tenant compte des prescriptions du règlement du P.P.R.I. de l'Oise (section Brenouille / Boran-sur-Oise) actuellement opposables.

- Le bureau d'études SYN Acoustique a déjà procédé à des mesures vibratoires. Les résultats obtenus montrent que les niveaux vibratoires sont susceptibles de dépasser, dans certaines parties des constructions projetées, des valeurs seuils de perception tactile. Ces résultats l'ont conduit d'ores et déjà à définir un traitement vibratoire à mettre en œuvre pour éviter toute gêne aux futurs résidents (cf. annexe 8).

- Le bureau d'études SYN Acoustique a également défini, à ce stade, les objectifs pour les isollements de façades du projet issus des dispositions de l'arrêté ministériel du 23 juillet 2013 (cf. annexe 8).

- Un écologue du bureau d'études Gondwana a réalisé des investigations sur site en janvier et mars 2023. Le projet impliquant la destruction d'un habitat (mare artificialisée) d'une espèce protégée, l'écologue a déjà, ce stade, engagé les réflexions pour limiter autant que possible les incidences de cette destruction lesquelles seront présentées et détaillées dans le futur dossier de demande de dérogation à l'interdiction de destruction d'habitats et d'individus d'espèces protégées qui sera réalisé (cf. annexe 14).

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.

Le site sur lequel prévu le projet objet du présent dossier n'est concerné par aucune protection au titre des espaces naturels (cf. annexes 5, 7 et 10) et du patrimoine (cf. annexe 9). En convertissant un ancien tissu d'activités de type industriel composé de bâtiments en mauvais état et en grande partie abandonnés, le projet, présenté en détail en annexe 3, contribue, conformément aux orientations du PLU, et dans le respect de l'occupation résidentielle dominante dans ce secteur, à structurer l'entrée de ville depuis la commune voisine de CREIL. Il ne nécessite pas, pour son fonctionnement, d'installation technique susceptible d'engendrer des pollutions ou des nuisances, ni d'avoir à solliciter une autorisation au titre de la Loi sur l'Eau. Il intègre des mesures en matière de gestion d'eaux pluviales conformes aux dispositions réglementaires applicables limitant ainsi les effets du ruissellement par rapport à l'existant et a été conçu à l'appui d'études acoustique et vibratoire ayant permis de définir les dispositifs techniques à mettre en œuvre pour assurer le confort des futurs résidents. Localisé principalement hors des secteurs soumis aux risques naturels et technologiques, il a également été conçu dans le respect des prescriptions actuellement opposables du P.P.R.I. de l'Oise (section Brenouille / Boran-sur-Oise) pour lequel il s'inscrit en marge. Si le projet implique la destruction d'un habitat (mare artificialisée) d'une espèce protégée, un écologue a déjà, ce stade, engagé des réflexions pour limiter autant que possible les incidences de cette destruction lesquelles seront présentées et détaillées dans le futur dossier de demande de dérogation à l'interdiction de destruction d'habitats et d'individus d'espèces protégées qui sera réalisé (cf. annexe 14). En conséquence, il n'apparaît pas nécessaire de réaliser une évaluation environnementale.

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"/>

8.2 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	Annexe 6 : Emprise foncière et topographie Annexe 7 : Z.N.I.E.F.F.et espaces naturels protégés divers Annexe 8 : Acoustique Annexe 9 : Patrimoine	<input checked="" type="checkbox"/>
2	Annexe 10 : Zones humides Annexe 11 : Qualité environnementale des sols Annexe 12 : Eaux souterraines Annexe 13 : Risques	<input checked="" type="checkbox"/>
3	Annexe 14 : Biodiversité Annexe 15 : Rapports d'études techniques et documents divers - Etude géotechnique G2 - Phase AVP, SOL CONSEIL, Avril 2023 - Diagnostic complémentaire de l'état des milieux, SOLER IDE, Avril 2023	<input checked="" type="checkbox"/>
4	- Analyse des Risques sanitaires Résiduels prédictive, SOLER IDE, Avril 2023 - Etude Classement Sonore, SYN Acoustique, Avril 2023 - Diagnostic vibratoire, SYN Acoustique, Avril 2023 - Notice de gestion des eaux pluviales, E.V.A., Avril 2023	<input checked="" type="checkbox"/>
5	- Synthèse des repérages amiante avant démolition, ATERRA, Décembre 2022	<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)

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

Objet de la demande :

**Construction d'un ensemble immobilier mixte
à destination principale d'habitation à NOGENT-SUR-OISE (60)**

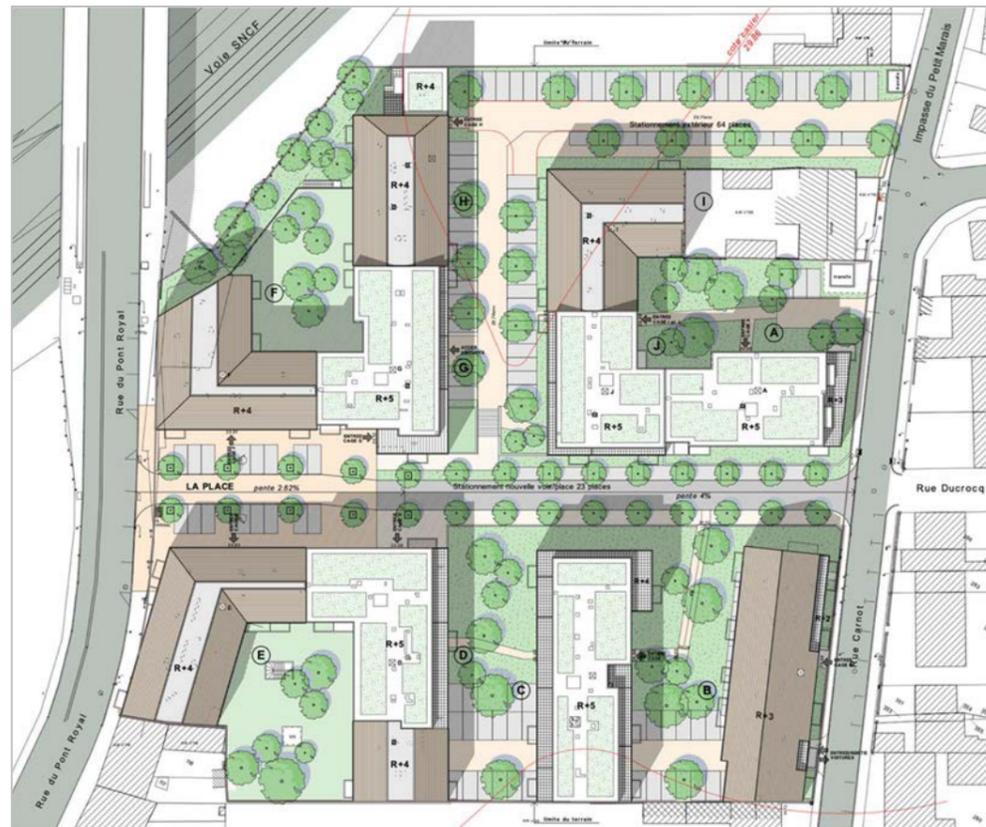


Illustration provisoire fournie à titre indicatif

Maîtrise d'Ouvrage : ALTAREA COGEDIM IDF

Maîtrise d'Œuvre : DLM Architectes

Rédacteur du dossier : URBACONSEIL

Annexes visées par les rubriques 8.1 et 8.2 du formulaire de demande (CERFA n°14734*04)

à l'exception de l'annexe n°1 - cf. rubrique 8.1 - intitulée « Informations nominatives relatives au maître d'ouvrage ou pétitionnaire », objet d'un document particulier distinct

Mai 2023

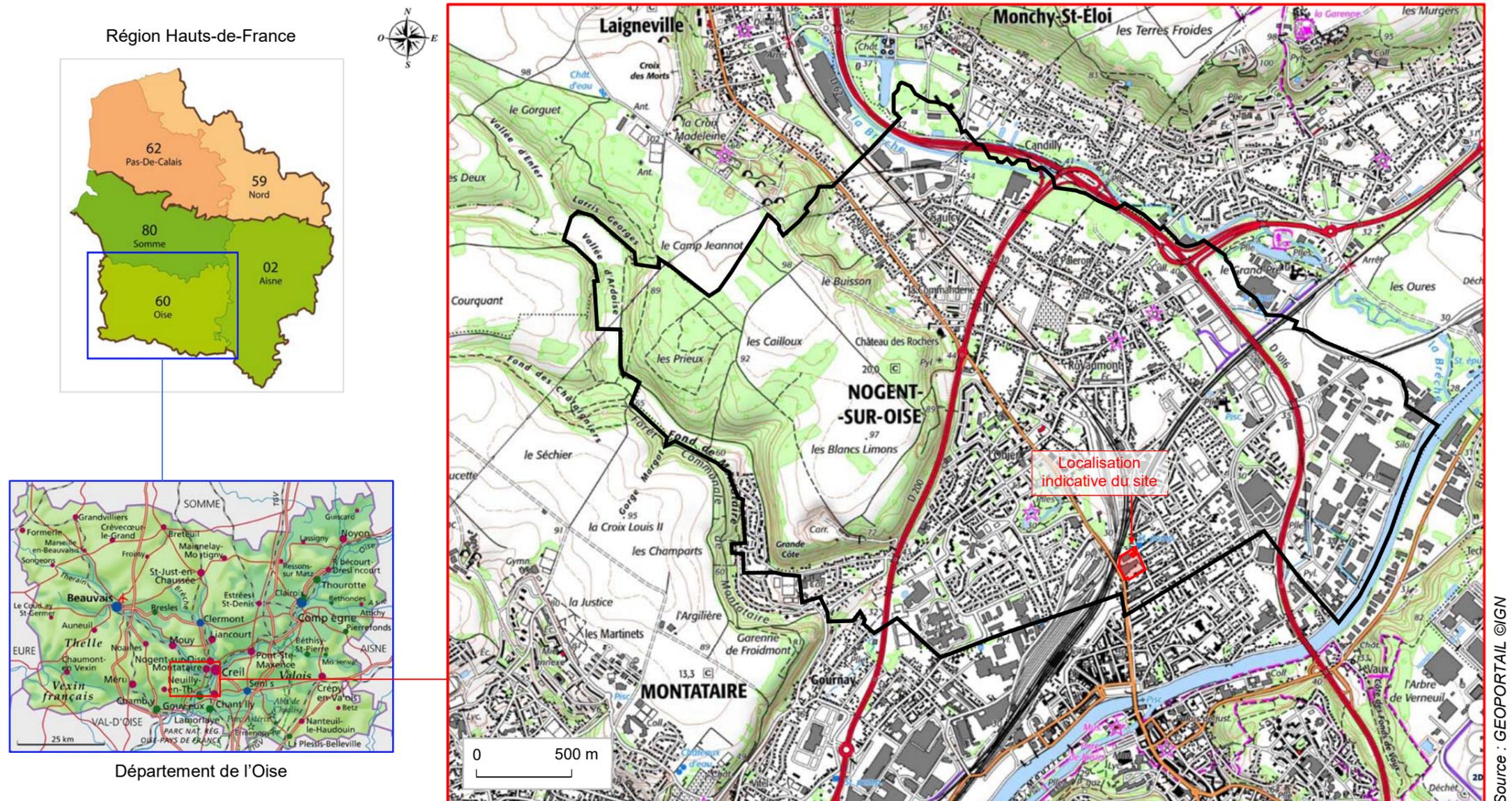
Annexes obligatoires visées par la rubrique 8.1 du formulaire de demande

à l'exception de l'annexe n°1 - cf. rubrique 8.1 - intitulée « *Informations nominatives relatives au maître d'ouvrage ou pétitionnaire* », objet d'un document particulier distinct

	Pages
Annexe 2 : Plan de situation	3
Annexe 3 : Présentation du projet	4
Annexe 4 : Occupation actuelle du site et de ses environs	8
4-1 - Occupation actuelle du site	8
4-2 - Occupation des environs du site	13
Annexe 5 : Plan de situation par rapport aux sites du réseau du NATURA 2000	22

Annexe 2 - Plan de situation

Localisation indicative du site



Source : GEOPORTAIL ©IGN

Le site du projet objet du présent dossier est localisé sur le territoire de NOGENT-SUR-OISE, commune du département de l'Oise (60) intégrée dans la Communauté d'Agglomération Creil Sud Oise (ACSO)¹.

En 2019, la population municipale de NOGENT-SUR-OISE était de 20 780 habitants, soit environ 23,6 % de la population de l'ACSO (88 008 habitants, source : INSEE², CREIL étant la commune la plus peuplée de l'ACSO avec 36 169 habitants, devant NOGENT-SUR-OISE).

¹ Outre NOGENT-SUR-OISE, la Communauté d'Agglomération Creil Sud Oise (ACSO) compte 10 autres communes : CRAMOISY, CREIL, MAYSEL, MONTATAIRE, ROUSSELOY, SAINT-LEU-D'ESSERENT, SAINT-MAXIMIN, SAINT-VAAST-LES-MELLO, THIVERNY et VILLIERS-SAINT-PAUL. L'étendue globale du territoire de l'ACSO s'étend sur une superficie d'environ 83,5 km².

² Données issues des populations légales municipales millésimées 2019 entrant en vigueur au 1^{er} janvier 2022.

Annexe 3 - Présentation du projet

✓ Programmation

Le projet objet du présent dossier consiste d'une part, en la démolition de la totalité des bâtiments existants et de leurs clôtures (sauf celle du domaine SNCF) et, d'autre part, en la **construction d'un ensemble immobilier** dans lequel il est prévu le développement **d'une Surface de Planchers (SdP) totale d'environ 20 239 m²** répartie ainsi :

- 19 609 m² de SdP à destination de logements (soit 300 logements dont 75 logements en accession, 101 logements locatifs sociaux et 124 logements locatifs intermédiaires) ;
- 630 m² de SdP à destination de commerces en pied d'immeuble sur la rue du Pont royal et sur la nouvelle place.

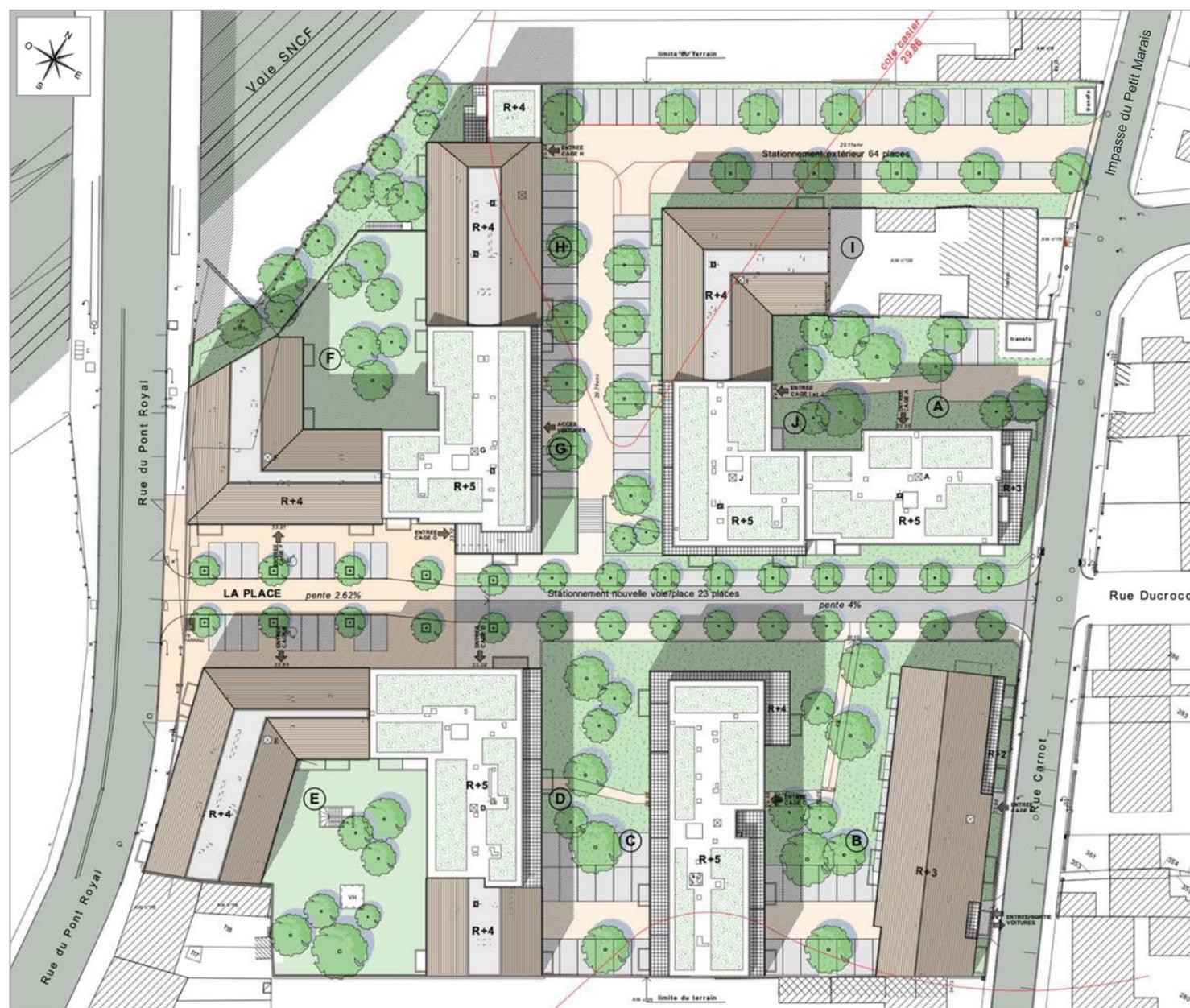
✓ Composition

Comme l'illustre le plan de masse indicatif joint, l'ensemble immobilier projeté est composé de 5 bâtiments de gabarits variables (de R+3 à R+5) dont :

- un bâtiment regroupant les cages d'escalier A, I et J comprenant 93 logements (dont 36 logements locatifs intermédiaires dans la cage d'escalier A et 57 logements locatifs sociaux dans les cages d'escalier J et I) ;
- un bâtiment comprenant la cage d'escalier B dans laquelle sont prévus 25 logements en accession à la propriété ;
- un bâtiment comprenant la cage d'escalier C dans laquelle sont prévus 50 logements en accession à la propriété ;
- un bâtiment regroupant les cages d'escalier D et E comprenant 55 logements locatifs intermédiaires ;
- un bâtiment regroupant les cages d'escalier F, G et H comprenant 77 logements (dont 33 logements locatifs intermédiaires dans la cage d'escalier G et 44 logements locatifs sociaux dans les cages d'escalier F et H).

Source : DLM Architectes

Plan de masse (Illustration non contractuelle jointe à titre indicatif)



Zoom sur le plan de masse au niveau de la voie nouvelle créée dans l'opération (Illustration non contractuelle jointe à titre indicatif)

L'aménagement du projet est fondamentalement structuré par **une voie nouvelle reliant la rue Carnot à la rue du Pont Royal**, en pente compte tenu d'un décalage d'altimétrie d'environ 4,00 m entre ces deux rues.

Cette voie nouvelle, à l'instar de la rue du Pont Royal, forme donc une levée de terre artificielle dont la pente maximale sera de 4 % pour que ses trottoirs soient accessibles aux Personnes à Mobilité Réduite (P.M.R.). Pour s'intégrer au maillage viaire du quartier, elle est placée en prolongement de la rue Ducrocq. Son gabarit lui permet une circulation à double sens.

Source : DLM Architectes

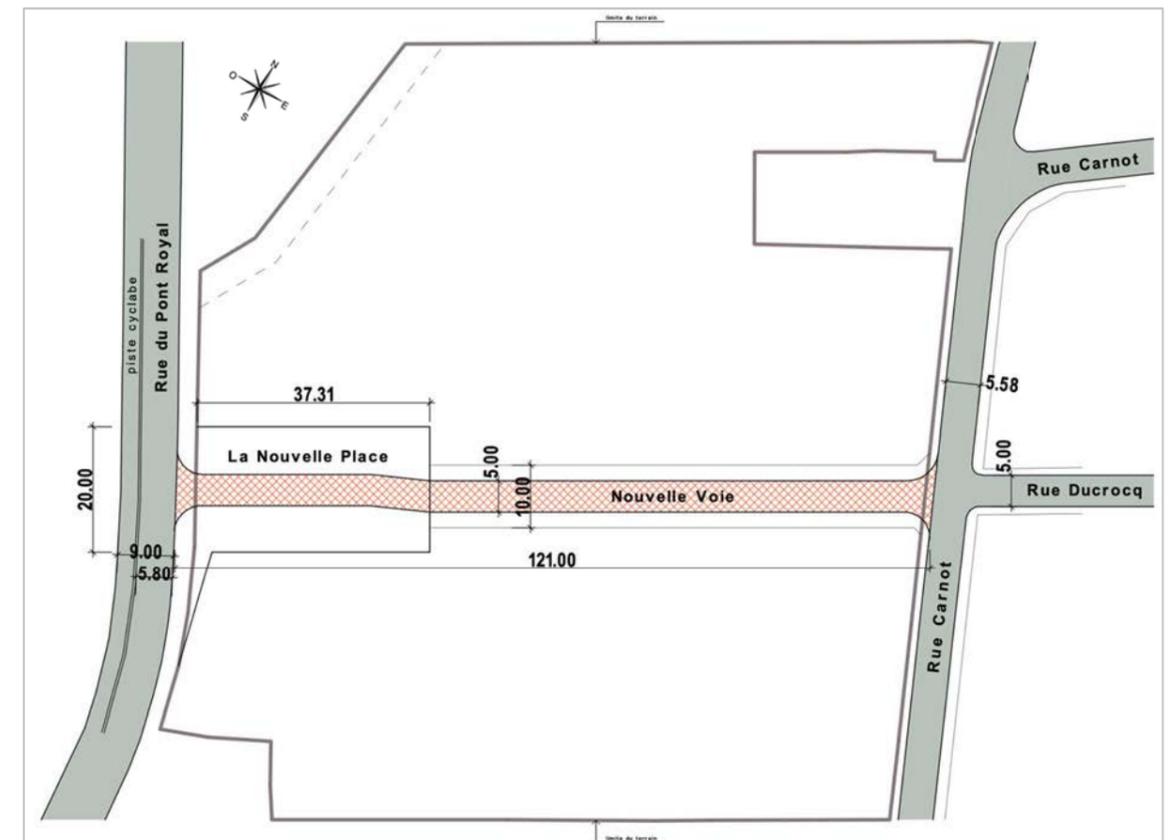


D'une longueur d'environ 121 m, cette voie nouvelle s'élargit avant d'arriver sur la rue du Pont Royal pour former une placette ouvrant le quartier sur cette rue en un espace d'accueil et d'activités commerciales.

Pour distribuer les logements, assurer leur sécurité incendie, distribuer du stationnement de surface et donner accès au parc de stationnement principal adossé à la rue du Pont Royal, une seconde voie de circulation est créée au droit de l'entrée de l'impasse du Petit-Marais, se retourne à 90° vers le Sud et s'achève au pied d'un emmarchement descendant de la nouvelle voie en pente au niveau général du terrain (qui est celui de la rue Carnot). Cette seconde voie donne accès au parc de stationnement couvert qui dispose d'une sortie dans sa partie Sud permettant de rejoindre la rue Carnot.

Enfin, est également prévue une courte voie (14,00 m) en impasse et accessible depuis la rue Carnot. Celle-ci n'a pour objet que d'offrir une aire de stationnement aux véhicules de secours pour l'îlot dans lequel elle se trouve.

Source : DLM Architectes



✓ Accès des piétons aux surfaces de logement

En matière d'accès des piétons aux surfaces de logement développées dans ces bâtiments :

- les cages d'escalier A, I et J sont accessibles par une cour plantée ouverte sur la rue Carnot (hall commun aux cages I et J dans l'axe de la cour, et sur le côté Sud de celle-ci pour le bâtiment A) ;
- la cage d'escalier B dispose d'un hall accessible sur la rue Carnot ;
- la cage d'escalier C est accessible par une allée traversant le jardin qui le sépare du bâtiment A, à partir de la voie nouvelle reliant la rue Carnot à la rue du Pont Royal (cf. détails ci-après) ;
- les cages d'escalier D et E disposent chacune d'un hall donnant sur la nouvelle placette ouverte sur la rue du Pont Royal (cage d'escalier E) et sur la voie nouvelle (cage d'escalier D) ;
- les cages d'escalier F et G disposent de halls donnant sur la placette et la voie nouvelle, en symétrie de ceux des cages d'escalier D et E ;
- la cage d'escalier H dispose d'un hall donnant au rez-de-chaussée sur la voie de desserte interne.

✓ Stationnement des automobiles et des vélos

Au total, le projet prévoit la création 351 places de stationnement pour les automobiles (338 places destinées aux logements prévus et 13 places destinées aux commerces). Ces places seront réparties de la façon suivante :

- 211 places (dont 26 places commandées) aménagées dans le parc de stationnement principal couvert sous les cages D, E, F, G et H, au niveau du rez-de-chaussée (cf. illustration ci-contre) ;
- 53 places (dont 4 places commandées) aménagées dans le prolongement du parc de stationnement principal, en extérieur et en rez-de-chaussée des bâtiments B et C au niveau du rez-de-chaussée (cf. illustration ci-contre) ;
- 61 places aménagées en surface le long de la voie de desserte interne ;
- 24 places aménagées en surface sur la placette et la voie nouvelle ;
- 2 places aménagées dans la cour des cages A, I et J.

238 places seront aménagées dans le parc de stationnement prévu sous les bâtiments comprenant les cages d'escalier D et E, F, G et H, C et B. 113 places seront aménagées en extérieur.

Le parc de stationnement prévu sous bâtiments est accessible à partir de l'impasse du Petit Marais, par la voie interne qui, elle-même, distribue 61 places de surface. Ce parc de stationnement dispose également d'un second accès à partir de la rue Carnot, en limite Sud du terrain.

Les bâtiments du projet incorporent également des locaux destinés au stationnement des vélos (répartis à rez-de-chaussée ou au premier étage accessible à partir de la placette prévue).

Source : DLM Architectes

✓ Couverture des besoins en chauffage et en Eau Chaude Sanitaire (E.C.S.)

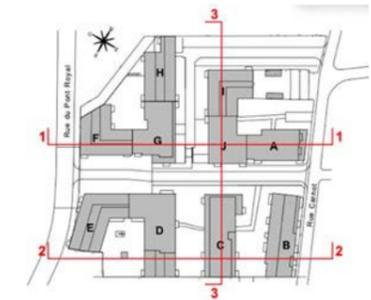
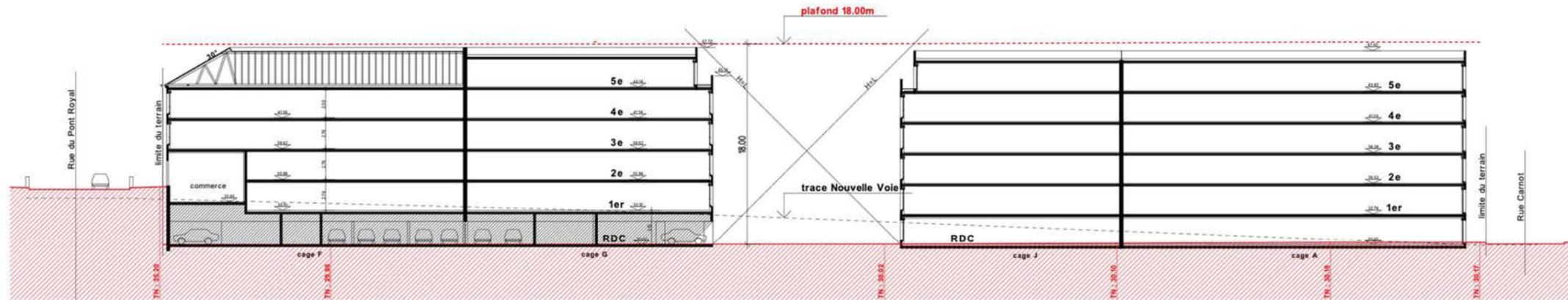
A ce stade de définition du projet, la solution pressentie pour assurer les besoins en chauffage et en Eau Chaude Sanitaire (E.C.S.) des logements prévus consiste en la mise en place et l'exploitation de chaudières gaz à condensation. Cette solution, associée au bâti prévu, permet de satisfaire aux objectifs définis par la Réglementation Environnementale (RE) 2020.

Plan du rez-de-chaussée (Illustration non contractuelle jointe à titre indicatif)

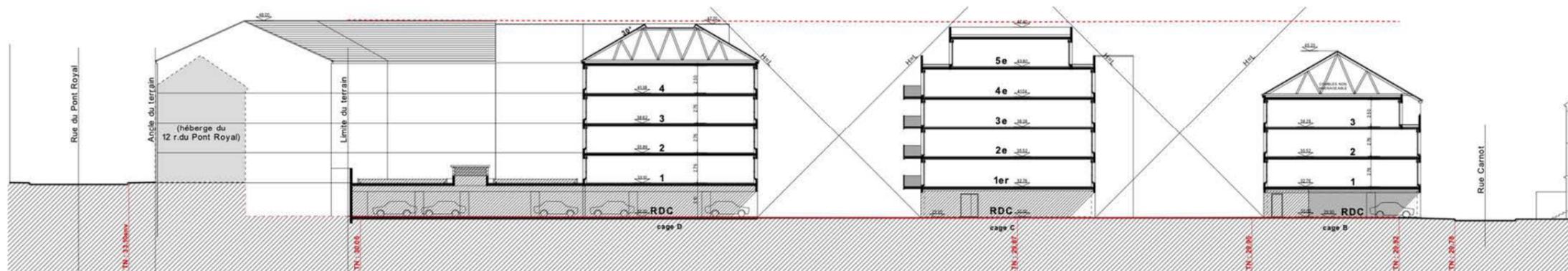


Coupes
(illustrations non contractuelles jointes à titre indicatif)

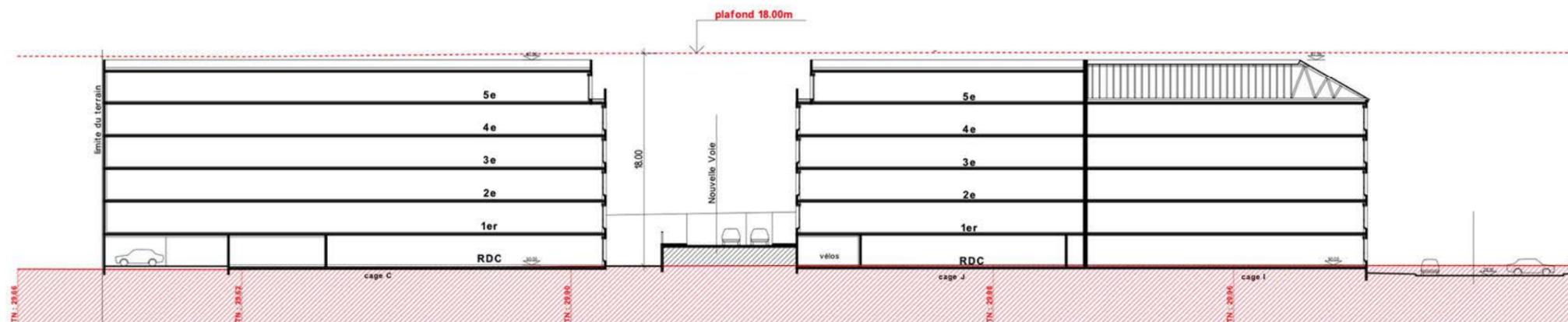
Coupe 1-1 (Est-Ouest)



Coupe 2-2 (Est-Ouest)



Coupe 3-3 (Nord-Sud)



Source : DLM architectes

Annexe 4 - Occupation actuelle du site et de ses environs

4-1 - Occupation actuelle du site

Le site est aujourd'hui principalement occupé par plusieurs bâtiments à usage d'entrepôts et locaux d'activités construits dans les années 1950. Ces bâtiments sont essentiellement localisés dans la partie nord et dans la partie centrale du site.

Une partie de ces locaux, localisé en bordure de la rue du Pont Royal, ont accueilli notamment le showroom d'une ancienne société d'ameublement.

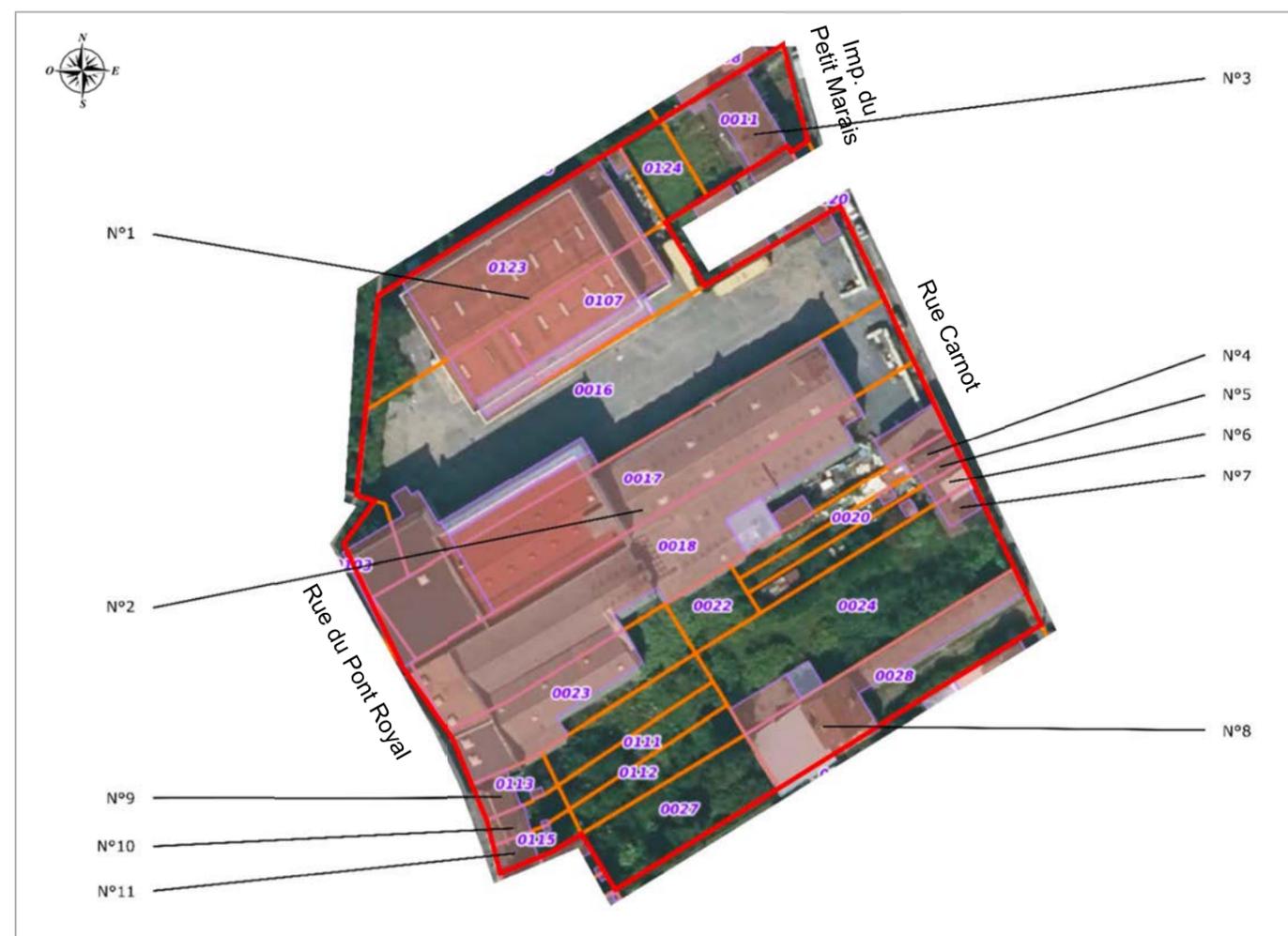
Ces bâtiments sont désormais inexploités.

Le site comprend également quelques locaux d'habitation situés le long de la rue du Pont Royal, de la rue Carnot et de l'impasse du Petit Marais. Pour la plupart abandonnés, ces locaux sont généralement en mauvais état voire en état de ruine (côté rue du Pont Royal).

Une douzaine de box utilisés principalement pour le stationnement de véhicules automobiles sont également présents en partie sud-est du site et accessibles depuis la rue Carnot.

Si le site est fortement artificialisé, conséquence de la présence de nombreux bâtiments et d'une surface importante d'enrobé au milieu des bâtiments d'activités, il intègre néanmoins, dans sa partie sud, une large zone végétalisée.

Cette zone est composée des jardins privatifs liés aux locaux d'habitation présents sur le site. L'abandon de ces locaux et l'absence d'entretien qui en a résulté ont permis à la végétation de se développer. En partie boisée, cette zone est essentiellement occupée par de l'herbe.



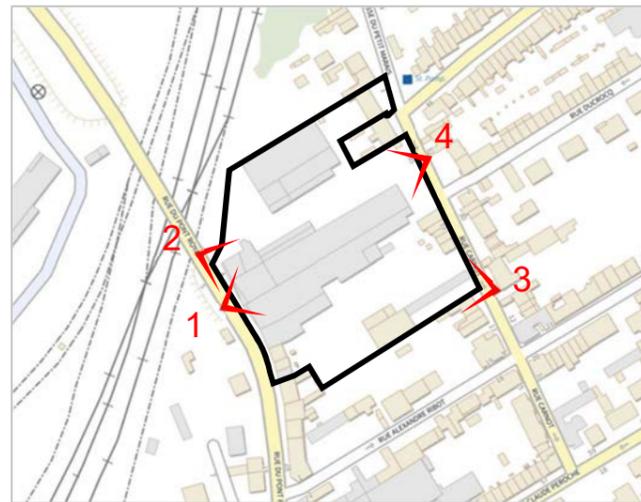
n°1 : Locaux d'activité (anciens entrepôts)

n°2 : Locaux d'activité (en partie commerce)

n°3 à 7, 9 à 11 : Locaux d'habitation en R+1

n°8 : Locaux d'habitation en R+2
avec box attenants

Vues sur le site depuis ses abords (1 / 2)



Vue en plan



Vue depuis la rue du Pont Royal



Vue depuis la rue du Pont Royal



Vue aérienne



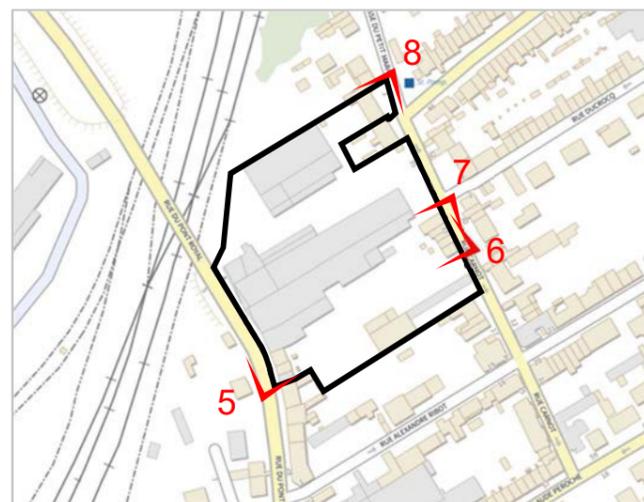
Vue depuis la rue Carnot



Vue depuis la rue Carnot

Source : GEOPORTAIL (prise de vue aérienne réalisée en 2020) / GOOGLE Street View (prises de vue datant de février 2022)

Vues sur le site depuis ses abords (2 / 2)



Vue en plan

Vue depuis la rue du Pont Royal



Vue depuis la rue Carnot



Vue depuis la rue Carnot



Vue depuis l'impasse du Petit Marais



Vue aérienne

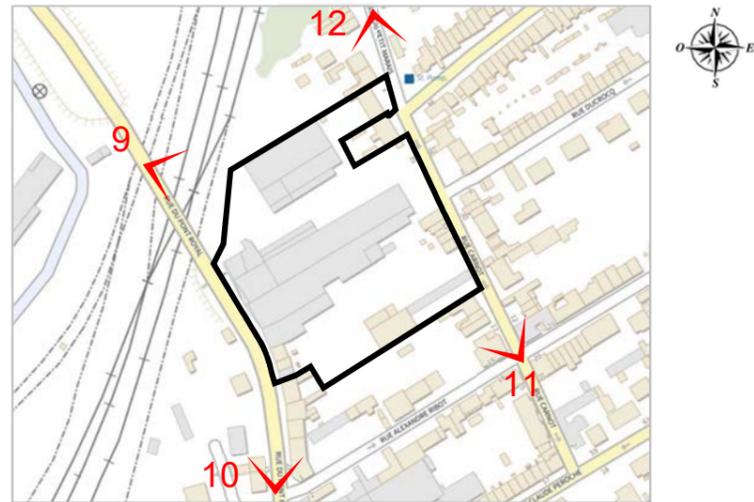
Source : GEOPORTAIL (prise de vue aérienne réalisée en 2020) / GOOGLE Street View (prises de vue datant de février 2022)

Vues plus éloignées sur le site

Vue depuis le pont surplombant les voies ferrées emprunté par la rue du Pont Royal, au nord-ouest du site



Vue depuis l'intersection formée par les rues du Pont Royal et Alexandre Ribot, au sud du site



Vue en plan

Vue depuis l'intersection formée par les rues Carnot et Alexandre Ribot, au sud-est du site



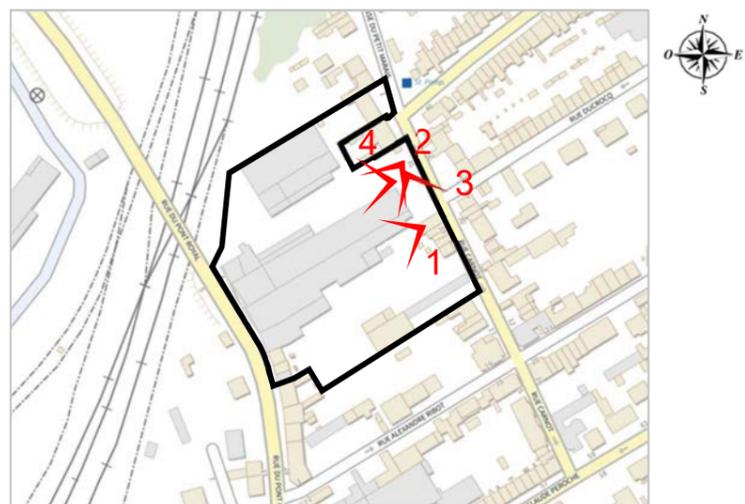
Vue depuis l'impasse du Petit Marais au nord du site



Vue aérienne

Source : GEOPORTAIL (prise de vue aérienne réalisée en 2020) / GOOGLE Street View (prises de vue datant de février 2022 à l'exception de la prise de vue n°9 datant de août 2021)

Vues de l'intérieur du site



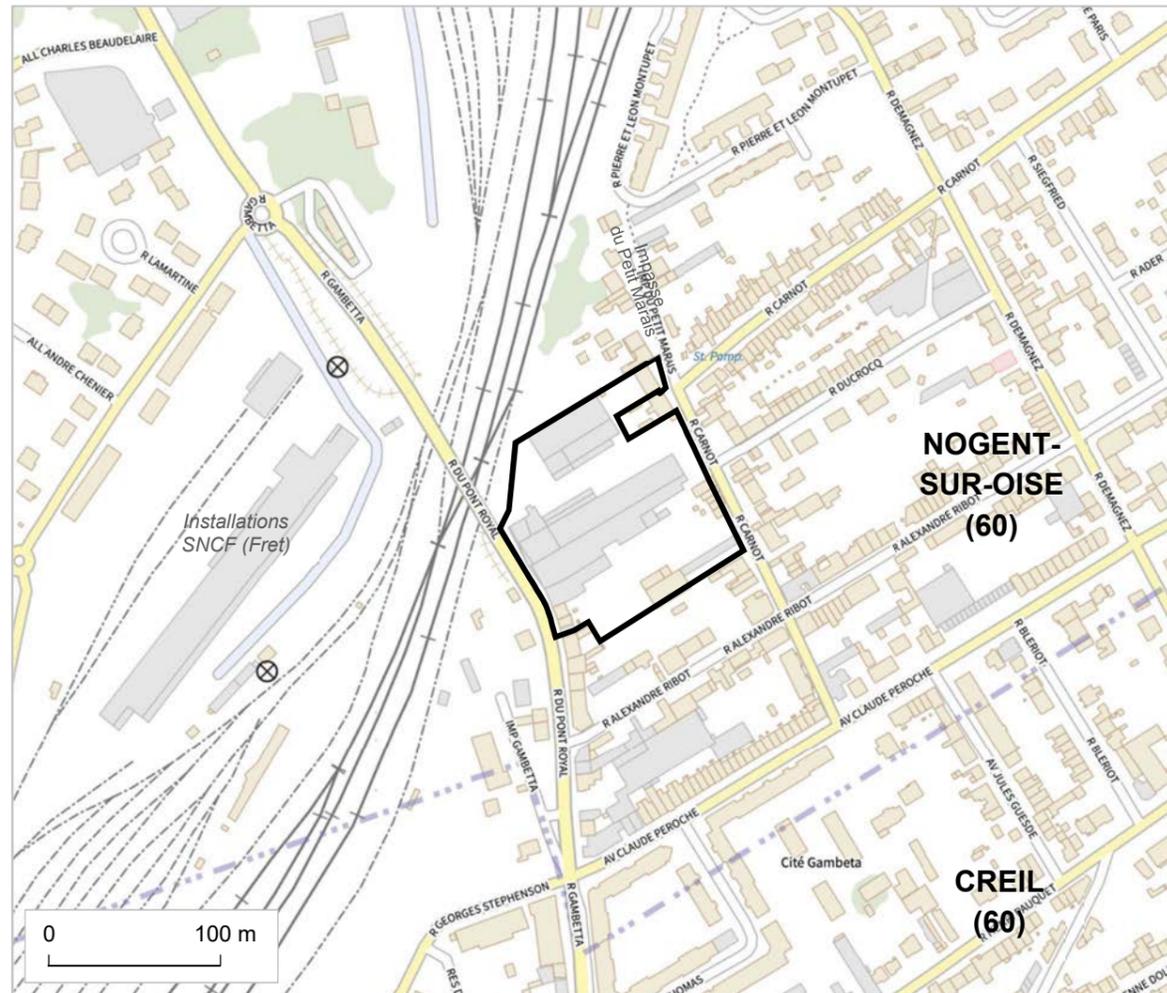
Vue en plan



* La prise de vue n°5 a été réalisée en intérieur. Elle ne peut donc pas être repérée sur le plan joint.

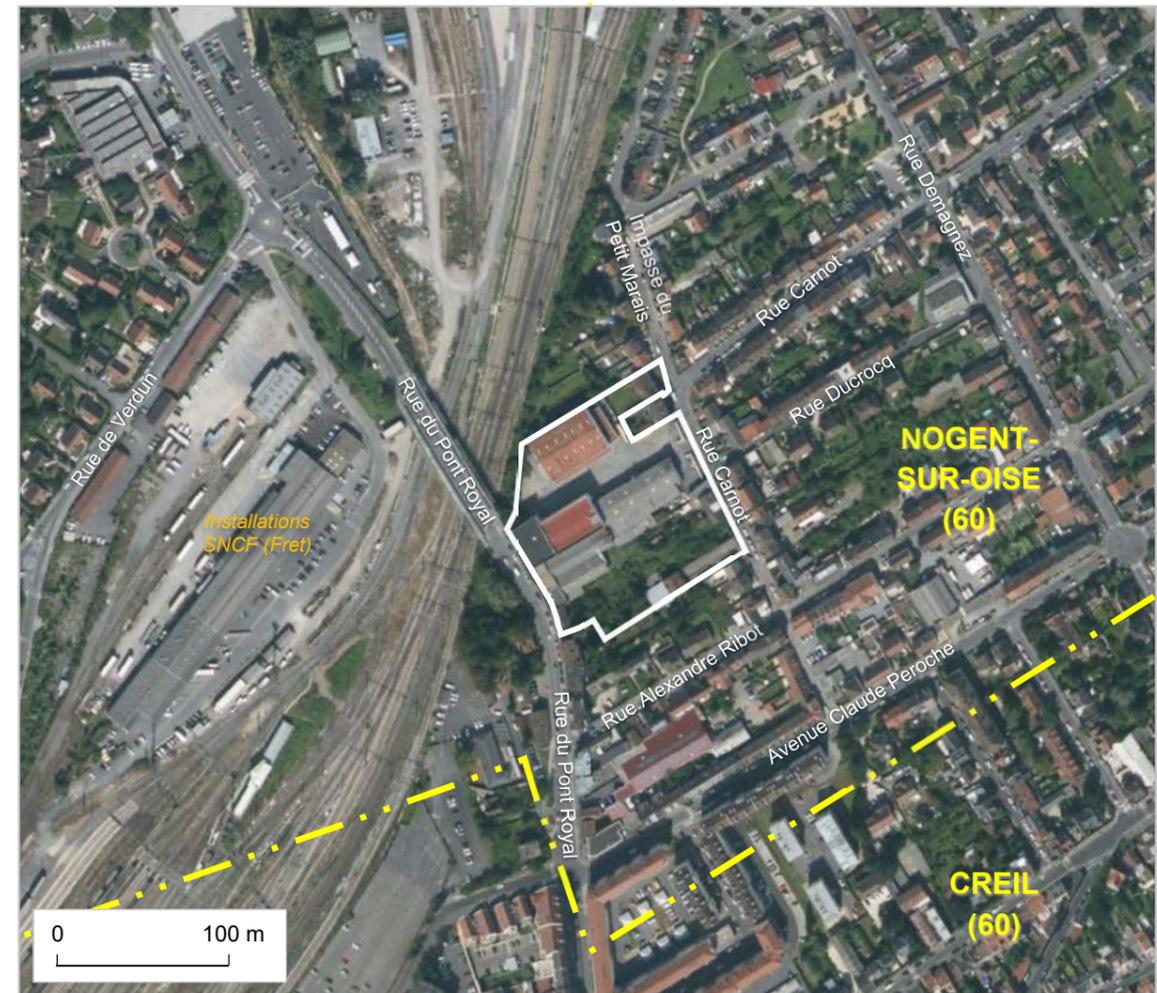
4-2 - Occupation des environs du site

Vue en plan



Source : GEOPORTAIL, ©IGN

Vue orthophotographique



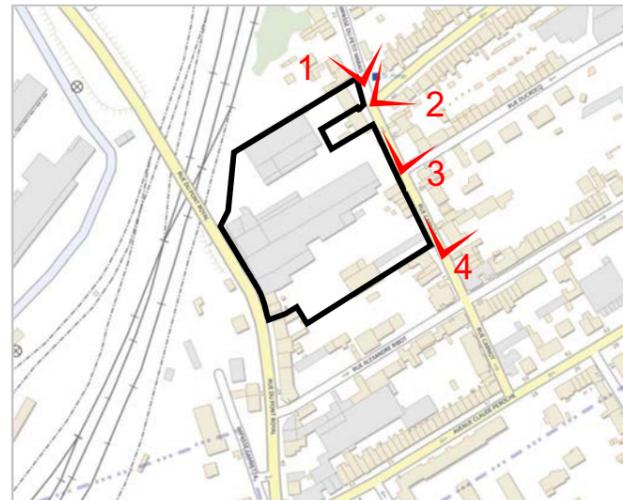
Source : GOOGLE Maps, Prise de vue réalisée en 2021

Le site est localisé dans la partie sud du territoire de NOGENT-SUR-OISE (60), à proximité de la limite communale avec la ville voisine de CREIL (60). Il s'inscrit à l'intérieur d'un îlot du secteur Carnot bordé :

- au nord, par les voies ferrées exploitées par plusieurs lignes des réseaux de la SNCF (TER, RER, Transilien), desservant notamment la gare de CREIL toute proche (dont les installations sont situées à cheval sur les communes de CREIL et de NOGENT-SUR-OISE (cf. illustrations ci-avant) ;
- à l'est, par la rue Carnot, prolongée au nord par l'impasse du Petit Marais,
- au sud, par la rue Alexandre Ribot,
- et à l'ouest, par la rue du Pont Royal.

Comme l'illustrent les prises de vues figurant sur les pages suivantes, le secteur dans lequel le site est localisé est principalement composé d'un tissu d'habitation très hétérogène, essentiellement de type individuel, en partie délaissé et en mauvais état voire abandonné dans lequel se mêlent quelques petits locaux de restauration. Ce secteur est irrigué par un réseau de voiries en sens unique (parmi les voies proches du site, seule la rue du Pont Royal reliant NOGENT-SUR-OISE à CREIL, au sud, est à double sens de circulation).

Vues sur les environs du site (1 / 3)



Vue en plan



Vue sur le tissu d'habitation de la rue Carnot (vers le nord-est)



Vue sur le tissu d'habitation de l'impasse du Petit Marais (au nord)



Vue sur le tissu d'habitation de la rue Carnot (à l'est, face au site)



Vue sur le tissu d'habitation de la rue Carnot (à l'est, face au site)

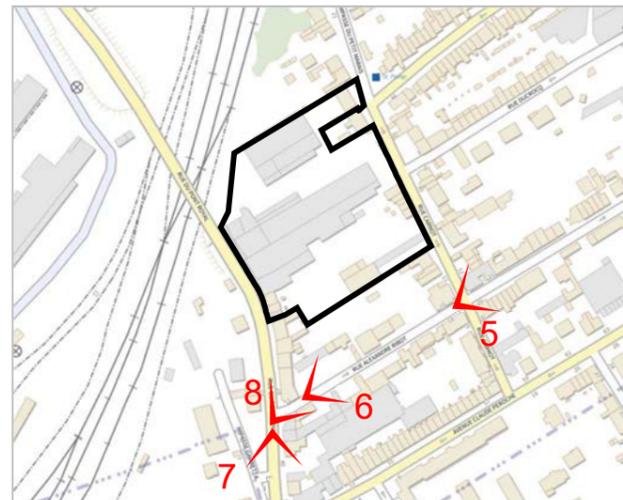


Vue aérienne



Source : GEOPORTAIL (prise de vue aérienne réalisée en 2021) / GOOGLE Street View (prises de vue datant de février 2022)

Vues sur les environs du site (2 / 3)



Vue en plan



Vue sur le tissu d'habitation bordant la rue A. Ribot depuis son intersection avec la rue Carnot



Vue sur le tissu d'habitation bordant la rue A. Ribot entre les rues Carnot et du Pont Royal



Vue sur le tissu urbain de la rue du Pont de Royal en direction du sud (CREIL) depuis son croisement avec la rue A. Ribot



Vue sur le tissu urbain au croisement des rues A. Ribot et du Pont Royal

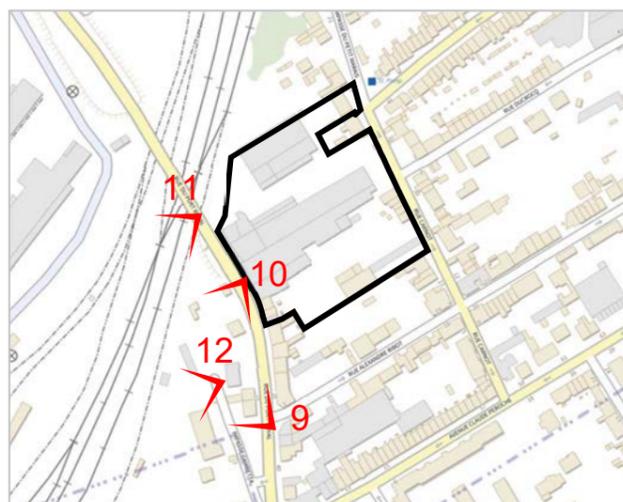


Vue aérienne



Source : GEOPORTAIL (prise de vue aérienne réalisée en 2021) / GOOGLE Street View (prises de vue datant de février 2022)

Vues sur les environs du site (3 / 3)



Vue en plan



Vue sur des bâtiments de logements abandonnés situés en bordure de la rue du Pont Royal



9

Vue sur des bâtiments de logements abandonnés situés en bordure de la rue du Pont Royal



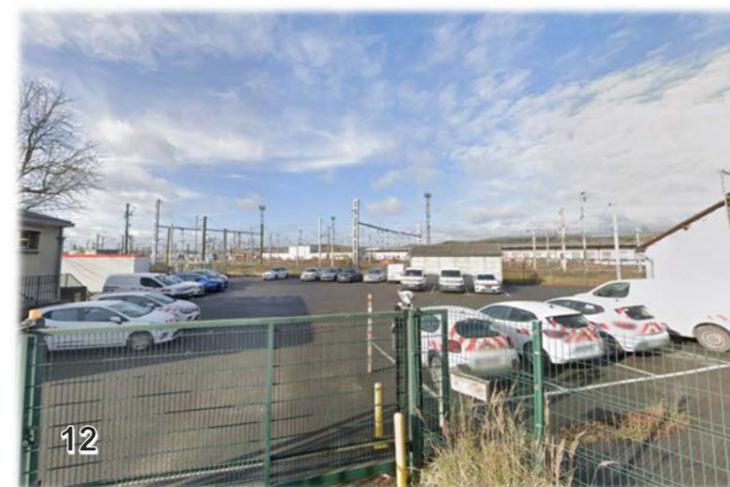
10

Vue sur les installations de la SNCF proches de la gare de CREIL depuis la rue du Pont Royal



11

Vue sur les installations de la SNCF en contrebas de la rue du Pont Royal



12



Vue aérienne



Source : GEOPORTAIL (prise de vue aérienne réalisée en 2021) / GOOGLE Street View (prises de vue datant de février 2022)

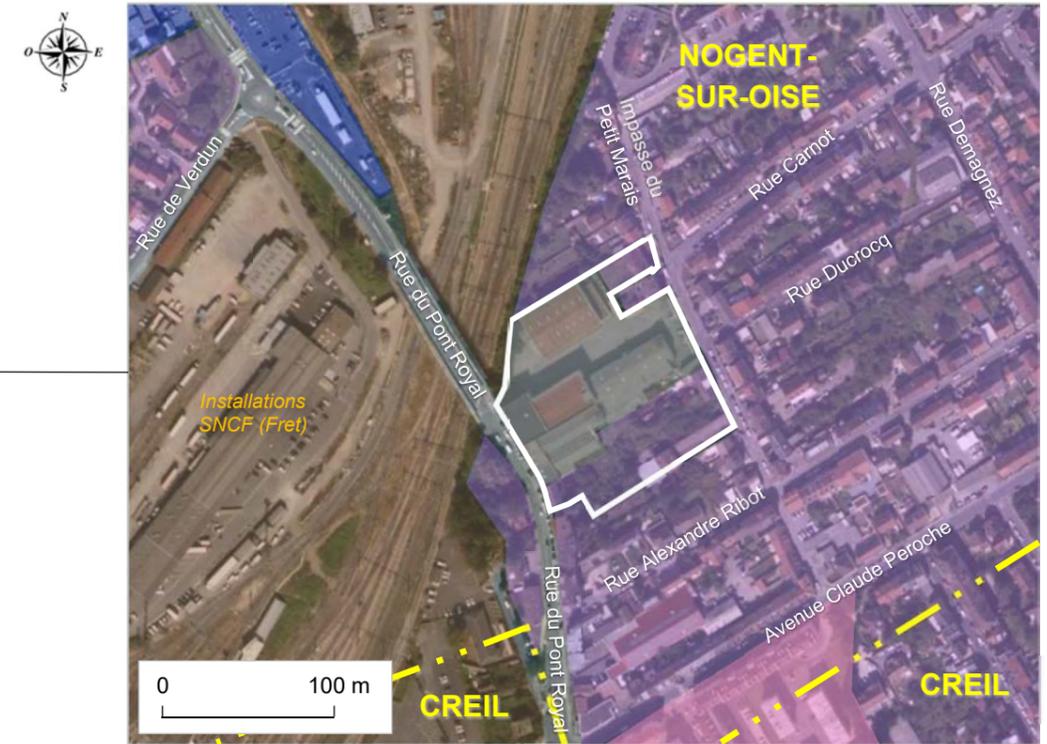
L'occupation des sols sur le territoire de NOGENT-SUR-OISE



- Légende**
- | | | | |
|--|-------------------------------|-----------------------------|------------------------------|
| Secteur d'habitat individuel sous forme de lotissement | Zone d'emprise SNCF | Coteaux boisés | Axe de transit |
| Secteur d'habitat collectif | Secteur d'équipements publics | Plateau agricole | Voie principale |
| Secteur d'habitat à dominante pavillonnaire | Friche industrielle | Jardins familiaux | Voie SCNF |
| Secteur d'habitat ancien de caractère | Secteur à vocation économique | Espace vert privé ou public | Franchissement voies ferrées |

Source : Rapport de présentation du Plan Local d'Urbanisme (P.L.U.) de NOGENT-SUR-OISE

L'occupation des sols dans les environs du site



- Légende**
- | | |
|--|-------------------------------|
| Secteur d'habitat individuel sous forme de lotissement (et de petits collectifs) | Zone d'emprise SNCF |
| Secteur d'habitat collectif | Secteur d'activité économique |
| Cours d'eau, canal, plan d'eau | Friche industrielle |

Source : Source : GOOGLE Maps

L'emprise des diverses installations ferroviaires présentes au niveau de la gare de CREIL, située non loin du site, représente une superficie d'environ 26,6 ha, à cheval sur les territoires des communes de CREIL et de NOGENT-SUR-OISE. Ces installations comprennent en particulier la gare (celle-ci étant la première gare de l'Oise) et les voies sur lesquelles circulent les trains, les installations pour la préparation, la formation et le garage des rames voyageurs, les installations dédiées à l'activité de Fret (des voies de services étant dédiées notamment à la formation et l'entretien des trains utilisés pour cette activité), une base logistique (avec de nombreux locaux et ateliers) et des voies de service dédiées à la maintenance du réseau ferré national.

Plusieurs lignes ferroviaires desservent la gare de CREIL :

- Des lignes du réseau TER Hauts-de-France (cf. illustration ci-contre) assurant des liaisons vers ou depuis Paris Gare du Nord, Clermont, Saint-Just-en-Chaussée, Breteuil-Embranchement, Amiens, Lille, Boulogne-sur-Mer, Calais, Compiègne, Saint-Quentin, Cambrai, Beauvais et Abancourt.
- La ligne H du réseau Transilien (la gare de CREIL constituant le terminus nord de la ligne, cf. illustration page suivante) qui dessert principalement le nord-ouest de l'Île-de-France, essentiellement le département du Val d'Oise.
- La ligne D du Réseau Express Régional (RER) d'Île-de-France (cf. illustration page suivante) laquelle dessert une grande partie de cette région selon un axe nord-sud. La gare de CREIL constitue ainsi le terminus nord de cette ligne.

LEGENDE

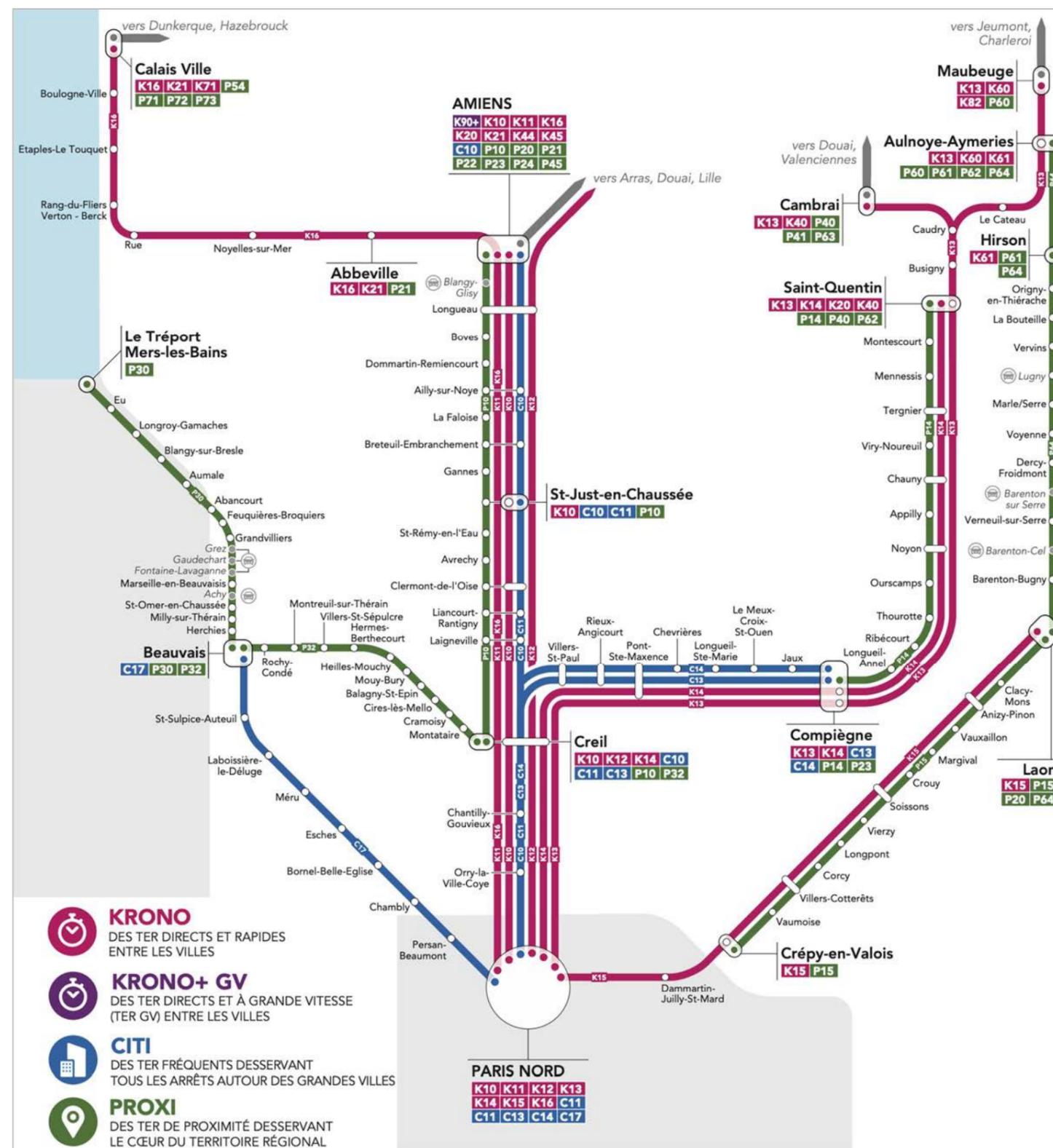
- GARES ET POINTS D'ARRÊTS
- GARES EN TERMINUS DE LIGNE
- (avec icône) GARES ET POINTS D'ARRÊTS DESSERVIS SUR RÉSERVATION

LIGNES TER DESSERVANT LA GARE DE CREIL

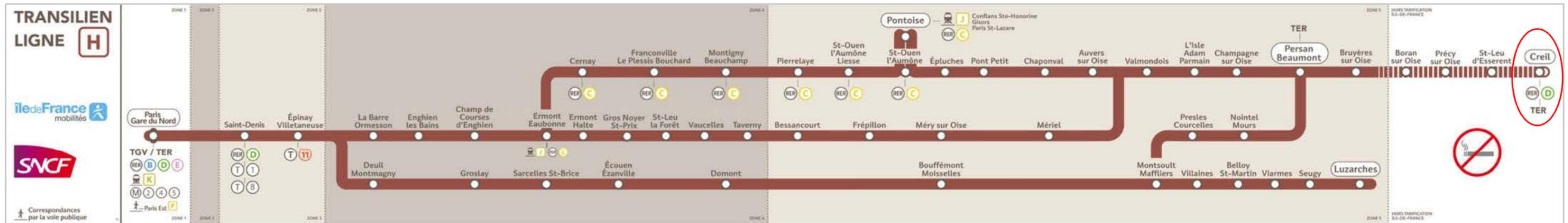
- K10** PARIS NORD ↔ AMIENS
- K12** PARIS NORD ↔ LILLE FLANDRES
- K14** PARIS NORD ↔ SAINT-QUENTIN
- C10** PARIS NORD ↔ AMIENS
- C11** PARIS NORD ↔ CREIL ↔ SAINT-JUST-EN-CHAUSSÉE
- C13** PARIS NORD ↔ COMPIÈGNE
- P10** AMIENS ↔ CREIL
- P32** BEAUVAIS ↔ CREIL

Source : Site internet TER Hauts-de-France, Décembre 2022

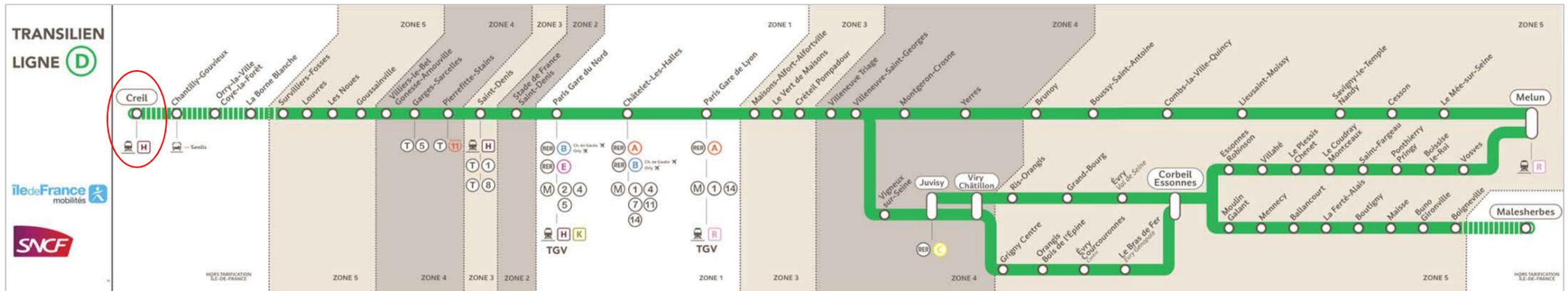
Lignes TER Hauts-de-France - Secteur AISNE-OISE



Plan de la ligne H du réseau Transilien



Plan de la ligne D du Réseau Express Régional (RER) d'Île-de-France



Source : SNCF (via site internet de la RATP)

Localisation du site par rapport à la gare SNCF de CREIL

La localisation du site, à l'est des installations ferroviaires de la gare de CREIL, lui assure, contrairement à l'essentiel du territoire de NOGENT-SUR-OISE, une position privilégiée pour l'accès à la gare voyageurs située 30 place du Général de Gaulle à CREIL (située à environ 600 m à pied, via les rues du Pont Royal et Georges Stephenson (à CREIL) soit un parcours d'environ 7 mn)).

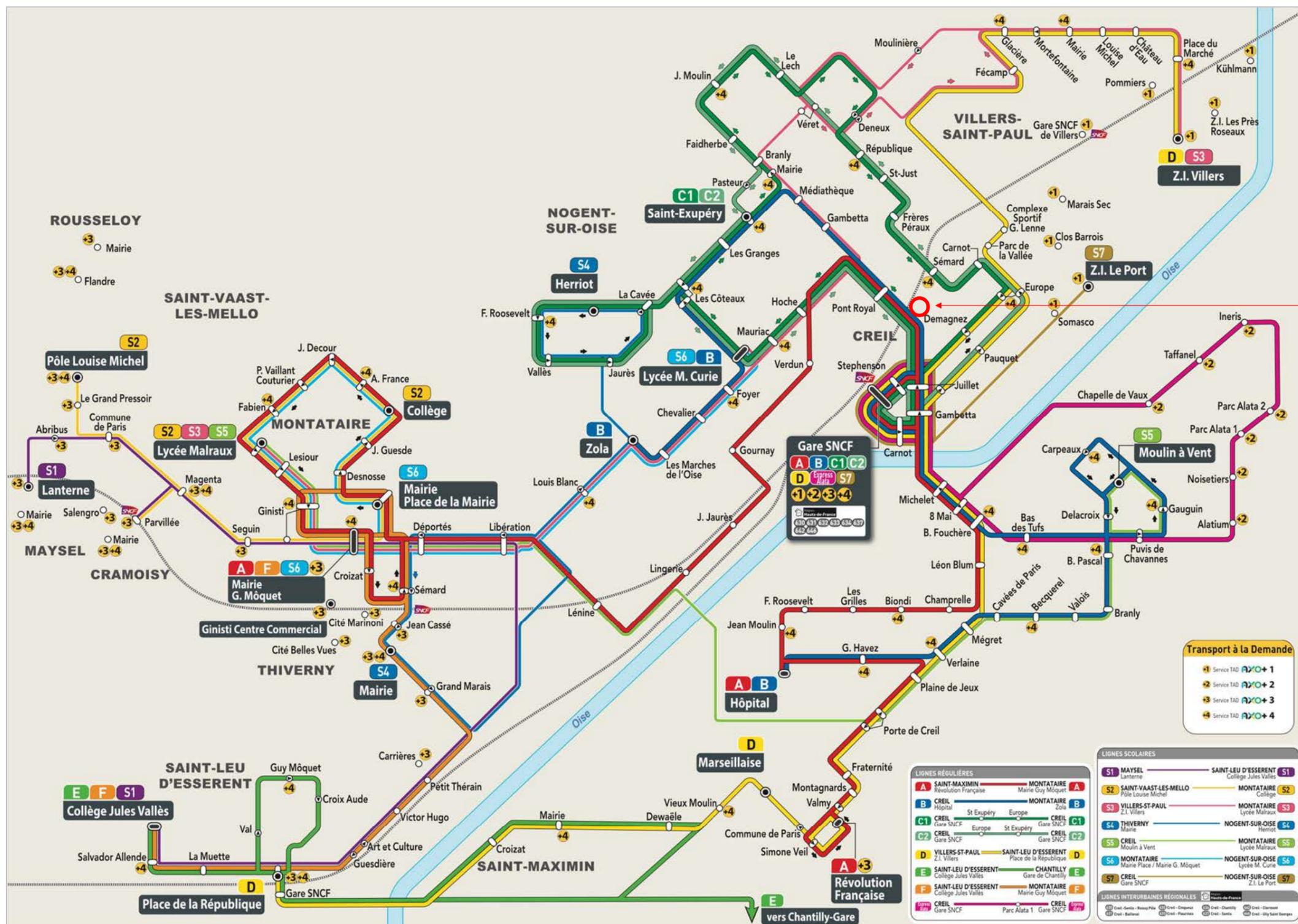
En effet, malgré la proximité géographique de la gare de CREIL, l'accès à pied à la gare n'est généralement pas aisé pour la population de NOGENT-SUR-OISE, en particulier celle située au nord et à l'ouest du faisceau ferroviaire lequel forme une barrière infranchissable. Aucune passerelle n'existe actuellement depuis la bordure ouest de ces installations ferroviaires et notamment depuis la rue de Verdun (prolongée par la rue des Usines sur le territoire de CREIL). Le seul franchissement des voies ferrées se situe au niveau de la rue du Pont Royal, obligeant les piétons à un détour important (environ 20 mn à pied sépare le centre-ville de NOGENT-SUR-OISE de la gare).

Seul le réseau de bus de la Communauté d'Agglomération Creil Sud Oise (ACSO) permet de pallier en partie cette difficulté, plusieurs quartiers étant desservis par une ligne de bus dont le terminus est la gare SNCF de CREIL (cf. plan du réseau urbain de bus de l'ACSO figurant page suivante).



Source : Google Maps

Plan du réseau urbain de bus de la Communauté d'Agglomération Creil Sud Oise (ACSO)



Localisation indicative du site

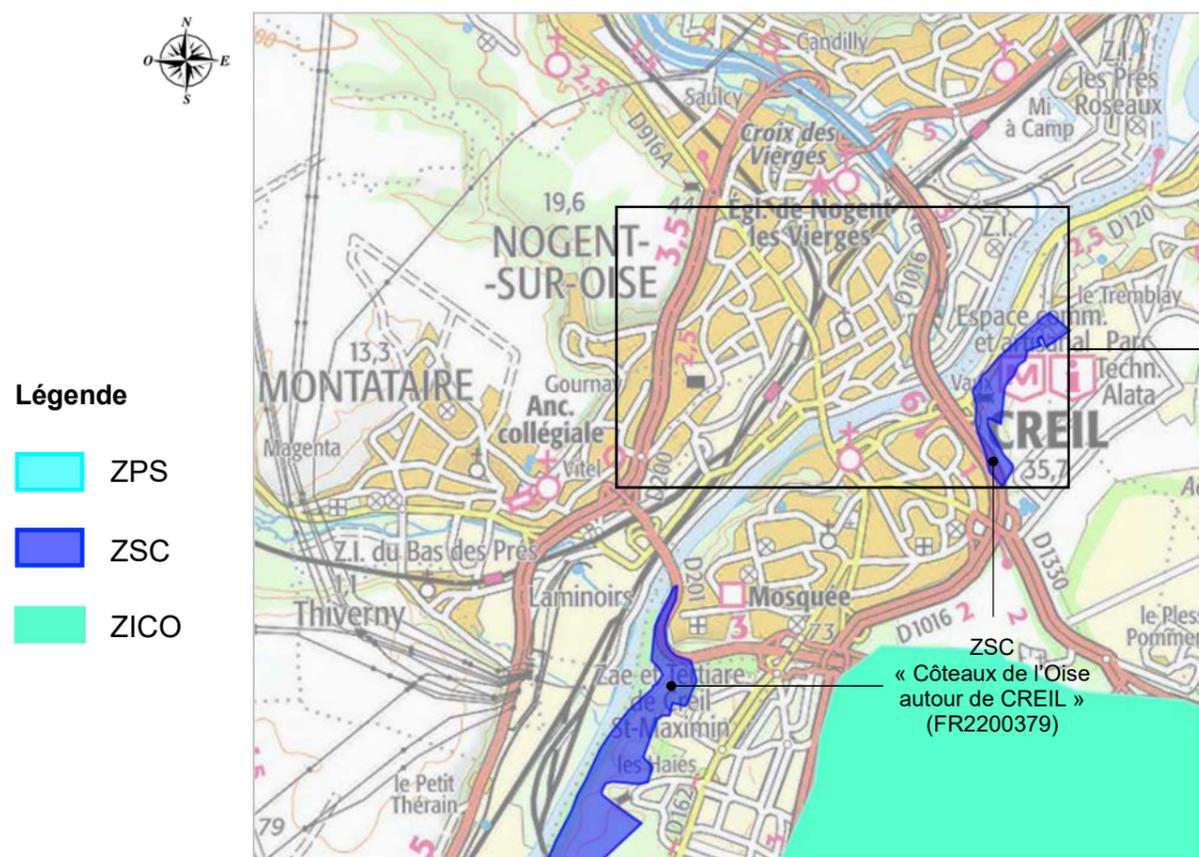
Source : site internet de la Communauté d'Agglomération Creil Sud Oise (ACSO)

Annexe 5 - Plan de situation par rapport aux sites du réseau du NATURA 2000

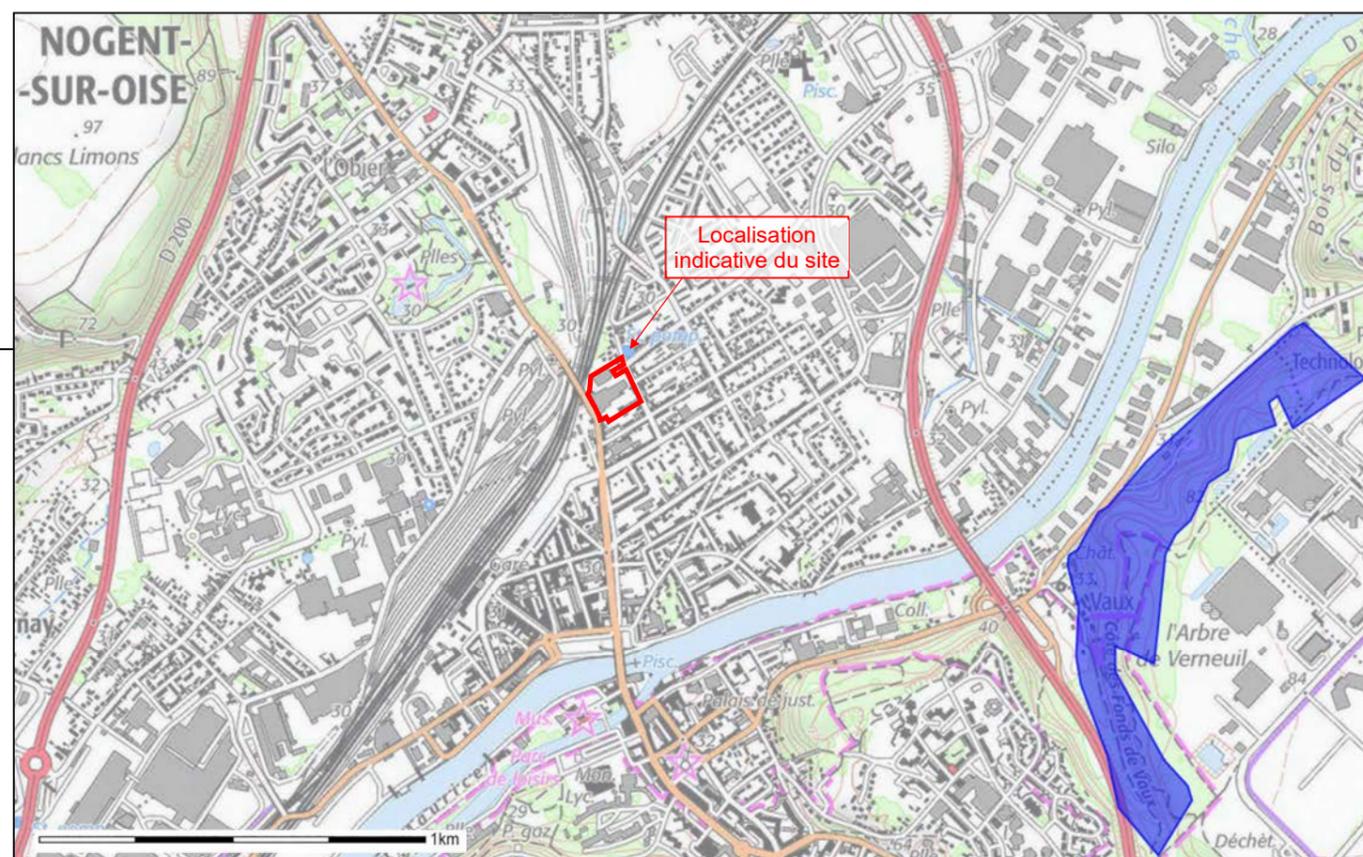
Des milieux d'intérêt communautaires forment le Réseau NATURA 2000 constitué de sites désignés ou en cours de désignation à la Commission Européenne au titre des Directives Européennes « Habitats » et « Oiseaux », sur lesquels s'applique une réglementation particulière. Ce sont :

- pour la directive « Habitat » : les Sites d'Intérêt Communautaire (SIC) qui deviennent des Zones Spéciales de Conservation (ZSC) dans leur forme définitive ;
- pour la directive « Oiseaux » : les Zones de Protection Spéciale (ZPS).

Localisation des sites NATURA 2000 dans le secteur de NOGENT-SUR-OISE et ses environs



Zoom au niveau du site et de ses environs



Source : DREAL Hauts-de-France, carte Dynamique « Nature et paysage »

Le territoire de la commune de NOGENT-SUR-OISE ne compte aucun site du réseau NATURA 2000.

Le site appartenant au réseau Natura 2000 le plus proche du site objet du présent dossier est la Zone Spéciale de Conservation (ZSC) dénommée « Côteaux de l'Oise autour de CREIL » (FR2200379). Cette zone est composée de deux entités couvrant une superficie totale de 102 ha (ces deux entités sont visibles sur l'image ci-avant côté gauche) sur les communes de CREIL, SAINT-MAXIMIN et VERNEUIL-EN-HALATTE. L'entité de ce site localisée la plus au nord est celle la plus proche du site : elle est ainsi localisée à environ 1,2 km à vol d'oiseau par rapport au point le plus près du site.