

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

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

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

Cadre réservé à l'autorité environnementale		
Date de réception :	Dossier complet le :	N° d'enregistrement :

1. Intitulé du projet

Projet Station M, ZAC Carnot Gare TGV, Avenue Carnot à Massy

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

2.1 Personne physique

Nom

Prénom

2.2 Personne morale

Dénomination ou raison sociale

STATION M

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

Monsieur Anthony PEREZ, Directeur Général du Groupe Alsei représentant la société
Station M

RCS / SIRET

8	9	3	0	4	6	7	7	1	0	0	0	1	8
---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---

Forme juridique SCCV

Joignez à votre demande l'annexe obligatoire n°1

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

N° de catégorie et sous-catégorie	Caractéristiques du projet au regard des seuils et critères de la catégorie (Préciser les éventuelles rubriques issues d'autres nomenclatures (ICPE, IOTA, etc.))
39. a) Travaux et constructions qui créent une surface de plancher au sens de l'article R. 111-22 du code de l'urbanisme ou une emprise au sol au sens de l'article R. * 420-1 du même code supérieure ou égale à 10 000 m ²	Projet donnant lieu à un permis de construire. Surface de plancher créée : 27 740 m ² Surface du terrain : 10 200 m ² environ

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 est situé avenue Carnot dans la ZAC Carnot Gare TGV de Massy. Il s'érige principalement en superstructure au-dessus d'un parking existant en R+2 dit « parcotrain » au dessus du caisson abritant le tunnel du TGV et la gare TGV, et en élévation sur un espace de pleine-terre devant la façade Sud-Est de celui-ci. Il s'agit de :

- volumes reposant sur les assiettes foncières BO109, BO110
- la parcelle BO 212 en pleine propriété.

Le projet ne prévoit aucune démolition. L'emprise au sol du programme sur la pleine terre ne représente que 11% de la surface de plancher créée, le reste s'implante sur l'ouvrage existant.

Le projet est tourné vers l'avenue Carnot, accueillant en rez-de-chaussée les entrées des différents programmes et les cellules commerciales. Il prévoit la création d'environ 27 740m² de surface de plancher répartis de la façon suivante : 6 688 m² pour un centre de formation, 15 957 m² de bureaux, 4 392 m² de résidence de tourisme (hôtel), 703 m² de commerce. Il prévoit en outre, 1 parking dédié au programme de 244 places de stationnement en R+3 (au-dessus du parking existant) et un jardin ouvert au public de 4 500 m² en rooftop au R+4.

Les coupes figurant en annexe 4 présentent l'implantation du bâtiment.

4.2 Objectifs du projet

Le projet Station M est situé dans la ZAC Carnot Gare TGV à Massy qui s'inscrit, à une échelle plus large, dans le développement du quartier Atlantis faisant l'objet de différentes ZAC (notamment la ZAC Paris Briis, ZAC Paris Carnot, la ZAC Ampère). L'objectif au sein de ce quartier est d'accompagner la mutation du parc d'activités des Champs Ronds (d'une centaine d'hectares), quartier bénéficiant d'une place de choix avec les gares TGV de Massy, du RER B et du RER C à proximité immédiate, pour en faire un quartier urbain mixte et dense. La programmation prévoit la construction de logements, d'activités tertiaires, d'équipements publics, et d'espaces verts. L'un des objectifs est également de maintenir sur place les entreprises qui font la réputation et le dynamisme économique de Massy. Ce projet s'inscrit dans les objectifs urbains de la ville de Massy, qui accompagne cette mutation du parc d'activités des Champs Ronds.

Le projet s'inscrit également dans les objectifs de densification à proximité des transports en commun définis dans le SDRIF de la région Ile de France approuvé en 2013. En effet, le projet se situe au pied de 3 gares de transports en commun structurants, dont l'interconnexion sera renforcée avec le métro 18 et le tramway T12, et se développe en volume sur un caisson existant, répondant au principe de construire la ville sur la ville.

Le projet participe à l'atteinte de ces différents objectifs au sein d'un quartier conçu et aménagé à une large échelle, avec la création d'activités tertiaires et d'espaces publics verts.

Le projet vise la certification HQE Bâtiment Durable niveau « Performant » avec une performance thermique de RT-30% (Bbio-30%, Cep-30%), assurant notamment une maîtrise des consommations énergétiques.

4.3 Décrivez sommairement le projet

4.3.1 dans sa phase travaux

Le projet dans sa phase travaux prévoit :

- les terrassements nécessaires aux fondations le long de l'avenue Carnot, pour la partie implantée en pleine terre,
- la construction des bâtiments,
- la réalisation des aménagements paysagers.

Le projet est réalisé en une seule phase et la durée du chantier est estimée à 24 mois.

Afin de limiter les impacts et les nuisances pendant la phase travaux, une charte chantier vert sera mise en place et signée par l'ensemble des entreprises intervenant sur le chantier. Les thèmes traités dans cette charte seront notamment :

- la gestion des déchets (Limitation des déchets de chantier à la source, Tri des déchets sur site, ...),
- la limitation des nuisances de chantier sur le site en fonctionnement (Limitation du bruit : talkies-walkies, plages horaires pour les tâches bruyantes, Information des riverains et boîtes à lettre d'échanges, ...),
- La propreté des abords du chantier (Entretien des palissades, Nettoyage régulier du chantier et de ses abords, respects des voies de circulation et des zones de livraison, lavage des roues des engins en sortie de chantier),
- la limitation des pollutions sur le chantier : Prévention des pollutions de l'eau et du sol (stockage des produits dangereux, étiquetage des produits, bacs de décantation, pas de déversement dans les réseaux publics, kit antipollution en cas de rejets accidentels), Réduction des émissions dans l'air (humidification des matériaux, bennes et camions bâchés pour limiter les envols, ...),
- Eviter le gaspillage des ressources (Supprimer les fuites d'eau, arrêter les moteurs pendant les livraisons, extinctions des équipements consommateurs dans les bases vies).

4.3.2 dans sa phase d'exploitation

Le site sera occupé par un bâtiment le long de l'avenue Carnot édifié en partie en pleine terre et en partie sur le caisson TGV et parking, dont la volumétrie maximale sera en R+7, développant environ 27 740 m² de surface de plancher répartis de la façon suivante :

- 15 957 m² de bureaux,
- 6 688 m² de centre de formation,
- 4 392 m² de résidence de tourisme,
- 703 m² de commerce situé en partie en rez-de-chaussée et en partie au R+4 au niveau du jardin public.

Au dessus des deux niveaux de stationnement déjà existants, le projet disposera d'un niveau supplémentaire pour accueillir environ 244 places de stationnement. L'accès se fera par l'intermédiaire des parkings existants, c'est pourquoi au 4.7. du présent formulaire il est indiqué qu'il s'agit d'une extension d'une installation existante. Le projet prévoit également en rez de chaussée des larges espaces couverts dédiés au stationnement des vélos.

La végétalisation du programme se traduit par la création d'un jardin ouvert accessible au public en R+4 permettant de créer un espace de vie et de participer au développement de la biodiversité en ville et de lutter contre le phénomène d'îlots de chaleur.

Trois locaux clos et couverts, suffisamment dimensionnés, situés en rez de chaussée des bâtiments permettront le stockage des déchets selon les flux (organiques, métalliques, plastiques, verres et rappel de cartons et plastiques de groupage). Ils seront régulièrement enlevés pour être traités de façon adaptée.

Le projet vise une certification HQE Bâtiment Durable niveau Performant avec une performance thermique de RT-30% (Bbio-30%, Cep-30%), assurant notamment une maîtrise des consommations énergétiques et une qualité du cadre de vie.

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

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

Le projet est soumis à permis de construire et à une demande d'agrément bureaux.

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

Grandeurs caractéristiques	Valeur(s)
Surface parcelle :	10 200 m ²
Surface de plancher créée :	27 740 m ²
Hauteur maximale :	R+7
Places de stationnement (dont ouvertes au public) :	244 (0)
Surface de bureaux :	15 957 m ²
Surface du centre de formation :	6 688 m ²
Surface de résidence de tourisme :	4 392 m ²
Surface de commerce :	703 m ²

4.6 Localisation du projet

**Adresse et commune(s)
d'implantation**

19 à 30 Avenue Carnot
91300 Massy

Parcelles cadastrales : BO109, BO110
et BO212

Coordonnées géographiques¹

Long. 02° 15' 50" E Lat. 48° 43' 40" N

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

Point de départ :

Long. ___ ° ___ ' ___ " Lat. ___ ° ___ ' ___ "

Point d'arrivée :

Long. ___ ° ___ ' ___ " Lat. ___ ° ___ ' ___ "

Communes traversées :

Joignez à votre demande les annexes n° 2 à 6

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

Oui

Non

4.7.1 Si oui, cette installation ou cet ouvrage a-t-il fait l'objet d'une évaluation environnementale ?

Oui

Non

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

¹ Pour l'outre-mer, voir notice explicative

5. Sensibilité environnementale de la zone d'implantation envisagée

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

Le site Internet du ministère en charge 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"/>	Non, la ZNIEFF la proche est le bassin de retenue de la Bièvre à Antony qui se situe à une distance d'environ 1,7 km à vol d'oiseau. Annexe 7.
En zone de montagne ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Non, l'altitude du lieu du projet est d'environ 77 m.
Dans une zone couverte par un arrêté de protection de biotope ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Non, la zone la plus proche se situe à environ 10 km au sud est du projet. Il s'agit de la Fosse aux Carpes à Draveil.
Sur le territoire d'une commune littorale ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Non.
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"/>	Non, l'entité la plus proche est une réserve naturelle régionale, celle du bassin de la Bièvre à environ 1,7 km du site de projet.
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"/>	Oui, la commune de Massy est couverte par le PPBE des infrastructures routières de l'Essonne dont la 3ème échéance a été approuvée par arrêté préfectoral le 24/09/2019 et par le PPBE des infrastructures ferroviaires de l'Essonne approuvé par arrêté préfectoral le 18/03/2019. Le site du projet se situe en dehors des zones où les indicateurs Lden et Ln dépassent les valeurs limites des niveaux sonores relatifs aux infrastructures de transports. Annexe 8.
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"/>	Non, le site du projet n'est pas situé dans un bien inscrit au patrimoine mondial ni dans sa zone tampon, la plus proche étant le parc du Château de Versailles à environ 9 km. Le projet n'est pas un monument historique et n'est pas situé dans un périmètre de protection associé à un MH. Le projet n'est pas situé dans un site patrimonial remarquable. Le plus proche est à 350 m à vol d'oiseau, il s'agit de la ZPPAUP de Massy. Annexe 9.
Dans une zone humide ayant fait l'objet d'une délimitation ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Non, le site n'est pas dans une zone humide ou potentiellement humide ayant fait l'objet d'une délimitation. Annexe 10. La plus proche est à environ 85 m, il s'agit d'une zone humide de classe 3, catégorisée comme une zone potentiellement humide.

Dans une commune couverte par un plan de prévention des risques naturels prévisibles (PPRN) ou par un plan de prévention des risques technologiques (PPRT) ? Si oui, est-il prescrit ou approuvé ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Oui, la commune de Massy est concernée par le plan de prévention des risques d'inondation (PPRI) de la vallée de la Bièvre et du ru de Vauhallan approuvé par arrêté inter-préfectoral le 10 mars 2020. Cependant, le site du projet est situé hors zone inondable identifiée par le PPRI et n'est pas concerné par le zonage réglementaire du PPRI. En effet, la Bièvre et le ruisseau de Vauhallan sont situés le long de la voie de la Vallée de la Bièvre au nord du site de projet à environ 1km. Annexe 11. La commune de Massy n'est pas concernée par un Plan de Prévention des Risques Technologiques.
Dans un site ou sur des sols pollués ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Dans le cadre d'investigations menées par Soler Environnement en 2007 et 2008 dans la partie en pleine terre le long de l'av. Carnot, des sondages ont été réalisés jusqu'à 3 et 5m de profondeur. Les résultats d'analyses sur les sols ont mis en évidence des métaux en teneurs inférieures au fond géochimique des sols franciliens, des traces d'hydrocarbures (HCT, HAP) en teneurs inférieures aux valeurs maximales admissibles en ISDI et des anomalies diffuses en fraction soluble et sulfates lixiviables sur les remblais. Ces données seront complétées par une étude menée dans le cadre
Dans une zone de répartition des eaux ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	d'une analyse environnementale du site, qui va être réalisée prochainement. Oui, la zone du projet est dans la zone de répartition de l'Albien.
Dans un périmètre de protection rapprochée d'un captage d'eau destiné à la consommation humaine ou d'eau minérale naturelle ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Non, la ville de Massy ne compte pas de captage d'eau.
Dans un site inscrit ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Non, le site inscrit le plus proche est à environ 700 m du site à vol d'oiseau, de l'autre côté des chemins de fer, il s'agit du Domaine de Vilgénis. Annexe 12
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"/>	Non, la zone Natura 2000 la plus proche est celle du Massif de Rambouillet et zones humides proches se situant à environ 11,5 km à vol d'oiseau. Au regard de la distance, le projet n'aura pas d'impact sur ces zones. Annexe 6
D'un site classé ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Non, le site classé le plus proche est la Vallée de la Bièvre à environ 1 km du site. Au regard de la distance et de la densité d'urbanisation séparant les deux sites, le projet n'aura pas d'impact sur cette zone. Annexe 12

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

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

Veillez compléter le tableau suivant :

Incidences potentielles	Oui	Non	De quelle nature ? De quelle importance ? 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"/>	Dans le cadre d'investigations menées par Soler Environnement en 2007 et 2008 deux piézomètres ont été installés sur la parcelle du projet et ont mis en évidence la présence d'eau située entre 3,8 et 3,7m de profondeur pour l'un et entre 9,5 et 9,1m de profondeur pour l'autre. Ces données seront complétées et analysées grâce à une étude géotechnique dont le démarrage est prévu prochainement. Le projet ne prévoit pas de niveau de sous sol, il n'y aura probablement pas de prélèvement d'eau. Cependant, selon les résultats de l'étude, il pourra être envisagé un pompage des eaux pour la réalisation des fondations.
	Impliquera-t-il des drainages / ou des modifications prévisibles des masses d'eau souterraines ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Dans le cadre d'investigations menées par Soler Environnement en 2007 et 2008 2 piézomètres ont été installés et ont mis en évidence la présence d'eau située entre 3,8 et 3,7m de profondeur pour l'un et entre 9,5 et 9,1m de profondeur pour l'autre. Ces données seront complétées et analysées grâce à une étude géotechnique dont le démarrage est prévu prochainement. Le projet ne prévoit pas de niveau de sous sol. Cependant, selon les résultats de l'étude il pourra être envisagé que l'ensemble des ouvrages enterrés en dessous de la côte des plus hautes eaux soient cuvelés.
	Est-il excédentaire en matériaux ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	L'excédent en matériaux provient uniquement des excavations nécessaires aux fondations, aux réseaux et aux terrassements généraux. Le projet ne prévoit pas de niveau de sous sol, ni de cave.
	Est-il déficitaire en matériaux ? Si oui, utilise-t-il les ressources naturelles du sol ou du sous-sol ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	La création des nouveaux bâtiments implique l'apport de matériaux de construction sur site.
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"/>	Une grande partie du site du projet est urbanisé avec le caisson TGV et le stationnement. Cependant, la parcelle BO212 est partiellement végétalisée (herbe et arbres) et régulièrement nettoyée. Un repérage faune flore sera mené à la fin du printemps afin de caractériser cette zone. D'après le SRCE et les continuités écologiques disponibles sur le site de la DRIEE, le site du projet n'est pas concerné par ce schéma et n'est pas de nature à porter atteinte aux continuités écologiques. Annexe 13. Le projet prévoit la création de 4500m ² d'espace vert ouvert au public qui permettra notamment de favoriser la biodiversité en ville (arbres, nichoirs, ...).
	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 type="checkbox"/>	

	Est-il susceptible d'avoir des incidences sur les autres zones à sensibilité particulière énumérées au 5.2 du présent formulaire ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet n'aura pas d'incidence puisqu'il n'est pas concerné pour certains sujets (ZNIEFF, arrêté de protection de biotope, PNR, Natura 2000, zone humide...). Le projet n'aura pas d'incidence sur la zone de répartition des eaux dans laquelle il se situe, au regard de la profondeur de la nappe et que le projet n'y prévoit pas de prélèvement.
	Engendre-t-il la consommation d'espaces naturels, agricoles, forestiers, maritimes ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet s'implante sur un terrain urbanisé et situé dans une zone UP du PLU de Massy, il ne consommera pas d'espaces naturels, agricoles, forestiers ou maritimes.
Risques	Est-il concerné par des risques technologiques ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet n'est pas situé à proximité d'une canalisation de gaz (la + proche est rue du Dr Schaffner à env. 800m au nord du site), ni à proximité de canalisation électrique. Le site est concerné par des servitudes qu'il respecte, notamment celles aéronautiques de balisage, de dégagement, des ondes du radar de Paris Sud Palaiseau, et la zone en bordure de laquelle s'appliquent des servitudes relatives au chemin de fer. Le projet n'est pas concerné par une ICPE soumise à autorisation ou enregistrement : SODEARIF av. Carnot est à l'arrêt et la plus proche en fonctionnement est à 500m. Annexe 14
	Est-il concerné par des risques naturels ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	D'après Géorisque, le site du projet est concerné par l'aléa retrait et gonflement des argiles, exposition forte. Les fondations envisagées seront du type pieux forés permettant de se prémunir des aléas. Il est situé dans une zone potentiellement sujette aux débordement de nappe et dans une zone de sismicité très faible. Le site du projet n'est pas dans un TRI. Annexe 15. Le projet se situe hors zone inondable identifiée dans le PPRI de la vallée de la Bièvre et du ru de Vauhallaan et n'est pas concerné par le zonage réglementaire du PPRI. Annexe 11.
	Engendre-t-il des risques sanitaires ? Est-il concerné par des risques sanitaires ?	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	Les destinations prévues ne sont pas de nature à générer des risques sanitaires. L'analyse environnementale du site, qui va être réalisée prochainement permettra de définir le mode de traitement adapté pour les terres excavées dans le cadre des terrassements généraux.
Nuisances	Engendre-t-il des déplacements/des trafics	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	En phase travaux, les trafics générés seront liés aux camions nécessaires à l'évacuation des déchets et de l'acheminement des matériaux de construction. En phase d'exploitation des flux seront générés (piétons, 2-roues et automobiles). Une étude de circulation a été réalisée afin d'identifier les impacts du projet dans un quartier en plein développement mais qui bénéficie d'un emplacement idéal au niveau desserte en transports en commun. L'étude est jointe en annexe 21.
	Est-il source de bruit ? Est-il concerné par des nuisances sonores ?	<input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	Les travaux de construction pourront être temporairement source de bruit. La charte chantier vert signée permettra de limiter les nuisances sonores. En phase d'exploitation, les destinations prévues ne généreront pas de nuisances sonores. Le site n'est pas concerné par le PEB d'Orly. Le projet est situé dans des secteurs considérés comme affecté par le bruit de la voie ferrée et du RER B. Une étude acoustique a été menée afin de définir les niveaux sonores perçus et des modes de construction adaptés. Annexes 16 et 19.

	Engendre-t-il des odeurs ? Est-il concerné par des nuisances olfactives ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il des vibrations ? Est-il concerné par des vibrations ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	En phase travaux, le projet pourra temporairement être source de vibration (construction du bâtiment). La construction respectera les prescriptions du cahier des charges de la SNCF relatif à la présence des voies ferrées proches (annexe 20). La charte chantier vert signée par les intervenants permettra de limiter les nuisances. En phase d'exploitation, les destinations prévues ne généreront pas de vibration. Vu la proximité des voies ferrées, le site est concerné par des vibrations. Une étude vibratoire a permis de mesurer les niveaux vibratoires perçus et de définir des procédés de construction adaptés permettant d'atténuer les nuisances. L'étude acoustique et vibratoire est jointe en annexe 19.
	Engendre-t-il des émissions lumineuses ? Est-il concerné par des émissions lumineuses ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Les émissions lumineuses du projet seront liées à l'éclairage interne du site et du jardin public. Le site est dans un milieu urbain émettant des émissions lumineuses habituelles dans une zone urbanisée (éclairage public...).
Emissions	Engendre-t-il des rejets dans l'air ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il des rejets liquides ? Si oui, dans quel milieu ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Les eaux usées seront rejetées dans le réseau d'assainissement pour traitement. Les eaux pluviales seront en partie gérées en infiltration dans les toitures végétalisées et le jardin suspendu (présentant une épaisseur de substrat plus importante), et en partie stockées dans un bassin de rétention avant rejet dans le réseau d'assainissement. Le bassin sera dimensionné pour respecter le débit de fuite des eaux pluviales imposé par le SIAVB (syndicat intercommunal d'assainissement de la vallée de la Bièvre), de 0,7l/s/ha.
	Engendre-t-il des effluents ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Les eaux usées seront rejetées dans le réseau d'assainissement pour traitement. Les eaux pluviales seront en partie gérées en infiltration dans les toitures végétalisées et le jardin suspendu (présentant une épaisseur de substrat plus importante), et en partie stockées dans un bassin de rétention avant rejet dans le réseau d'assainissement. Le bassin sera dimensionné pour respecter le débit de fuite des eaux pluviales imposé par le SIAVB (syndicat intercommunal d'assainissement de la vallée de la Bièvre), de 0,7l/s/ha.
	Engendre-t-il la production de déchets non dangereux, inertes, dangereux ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	En phase chantier, les déchets seront ceux des excavations liées aux fondations, aux réseaux et aux terrassements généraux. L'analyse environnementale du site viendra définir les filières d'évacuation adaptées au traitement de ces terres. Les déchets issus du chantier seront traités. En phase d'exploitation, les déchets produits seront ceux des bureaux (restaurant d'entreprise), de l'hôtel et du centre de formation. Ils seront triés et stockés dans 3 locaux clos et couverts en rez de chaussée et enlevés régulièrement (plusieurs fois par semaine) pour être traités de façon adaptée.

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"/>	Le site du projet n'est pas dans le champ de visibilité d'un monument historique, ni dans un secteur patrimonial. Le site n'est pas dans une zone de sensibilité archéologique, ni dans une zone de secteur archéologique. Annexes 9 et 17.
	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"/>	Le site actuellement à destination de transport, cumulera après réalisation du projet, transport et activités.

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 :

Les potentielles incidences du projet peuvent éventuellement être cumulées avec celle de la ZAC Carnot Gare TGV dans laquelle s'inscrit le projet Station M, ainsi qu'avec les ZAC voisines du quartier Atlantis. Cependant, il est important de noter que le développement de ce quartier Atlantis est déjà très avancé et que de nombreux projets ont déjà été réalisés. Par ailleurs, bien qu'ancienne, la ZAC Carnot Gare TGV a fait l'objet d'une étude d'impact en 1994.

Le projet de tram train reliant Massy à Evry a fait l'objet d'une étude d'impact en 2012, sur laquelle l'Autorité Environnementale a rendu un avis en date du 27 août 2012.

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

Oui Non Si oui, décrivez lesquels :

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

Les mesures prises portent sur les thématiques du chantier, des eaux pluviales, des nuisances sonores et vibratoires, de l'état environnemental des sols, du risque lié à l'aléa du retrait et gonflement des argiles et de la circulation.
Les mesures prises sont détaillées dans l'annexe complémentaire 18.

7. Auto-évaluation (facultatif)

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

Le projet s'inscrit dans un quartier en pleine mutation, encadré par des ZAC et notamment par la ZAC Carnot Gare TGV dans laquelle s'inscrit le projet, à proximité immédiate d'un pôle important de transport en commun (RER B et C, TGV) qui sera renforcé avec l'arrivée du tramway 12 et du métro 18. Ce projet s'inscrit dans les objectifs urbains de la Ville de Massy, qui accompagne cette mutation, et dans les objectifs de densification du SDRIF. Les études menées (déplacements, acoustique et vibratoire) et à mener (faune flore, géotechnique, pollution des sols), ont permis l'identification des enjeux du site et leur prise en compte dans le projet. Un précédent cas par cas a été déposé sur ce site (bureaux et commerces pour environ 25 500m² de SDP) et a obtenu par décision n° DRIEE SDDTE 2015-009 du 23/01/2015 une dispense de réalisation d'étude d'impact. Au regard des éléments du présent formulaire et de la prise en compte des enjeux, nous pensons qu'une étude d'impact n'est pas nécessaire.

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

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

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

Objet	
Annexe 7 : ZNIEFF	Annexe 19 : Analyse vibratoire et acoustique
Annexe 8 : Le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement	Annexe 20 : Prescriptions SNCF
Annexe 9 : Zones patrimoniales	Annexe 21 : Etude de circulation
Annexe 10 : Zones humides	
Annexe 11 : Le Plan de Prévention des Risques d'Inondation	
Annexe 12 : Sites Inscrits et classés	
Annexe 13 : Schéma Régional de Cohérence Ecologique	
Annexe 14 : Risques technologiques	
Annexe 15 : Risques naturels	
Annexe 16 : Nuisances sonores	
Annexe 17 : Patrimoine archéologique	
Annexe 18 : Mesures et caractéristiques du projet destinées à éviter ou réduire les effets négatifs du projet	

9. Engagement et signature

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



Fait à

Paris

le,

20/04/2021

Signature



SCCV STATION M
251, boulevard Pereire
75 017 PARIS

DOSSIER D'EXAMEN AU CAS PAR CAS

Annexes 1 à 18



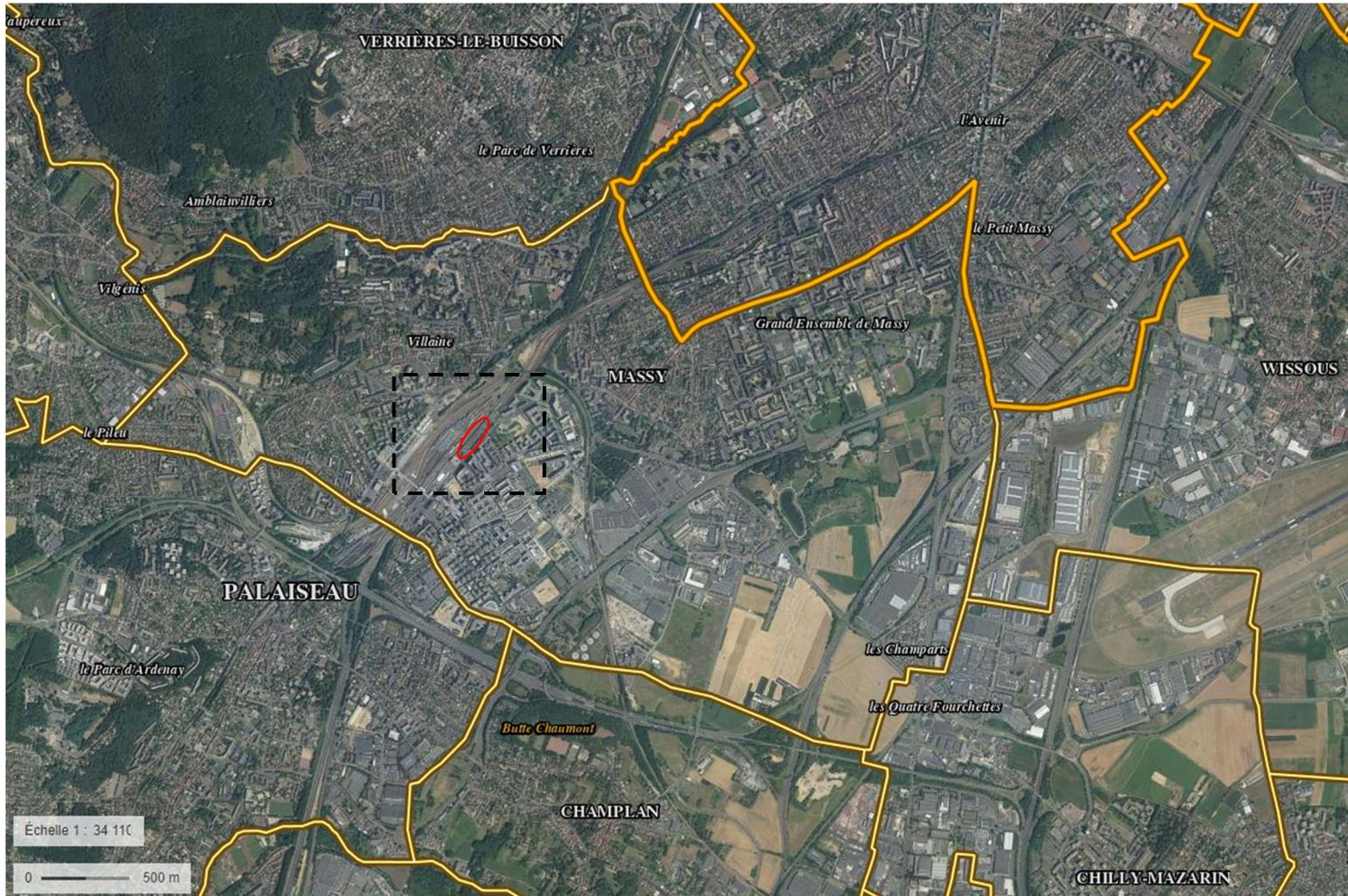
Projet Station M
Avenue Carnot à Massy

Vue depuis l'avenue Carnot, accès au jardin public

SOMMAIRE

Annexe 1 : Informations nominatives.....	3
Annexe 2 : Plan de situation.....	4
Annexe 3 : Le projet dans son environnement	6
Annexe 4 : Plans du projet	10
Annexe 5 : Plan des abords du projet.....	15
Annexe 6 : Zones Natura 2000.....	16
Annexe 7 : ZNIEFF	17
Annexe 8 : Le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement	18
Annexe 9 : Zones patrimoniales.....	19
Annexe 10 : Zones humides	20
Annexe 11 : Le Plan de Prévention des Risques d'Inondation	20
Annexe 12 : Sites Inscrits et classés.....	21
Annexe 13 : Schéma Régional de Cohérence Ecologique	22
Annexe 14 : Risques technologiques	23
Annexe 15 : Risques naturels	26
Annexe 16 : Nuisances sonores	27
Annexe 17 : Patrimoine archéologique	29
Annexe 18 : Mesures et des caractéristiques du projet destinées à éviter ou réduire les effets négatifs du projet sur l'environnement ou la santé humaine	30

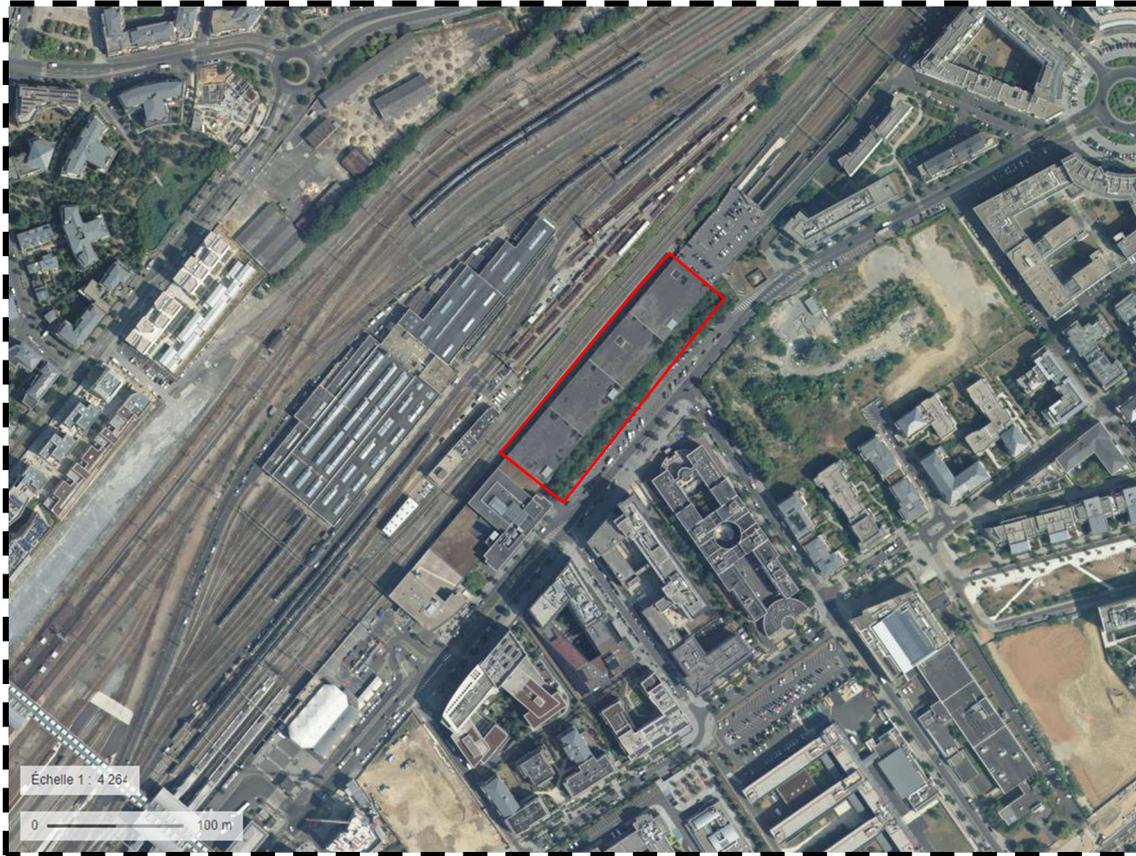
ANNEXE 2 : PLAN DE SITUATION



 Localisation indicative du projet

 Zoom à la page suivante

Source : Géoportail, Photos aérienne, limites administratives



Source : Géoportail, photos aériennes

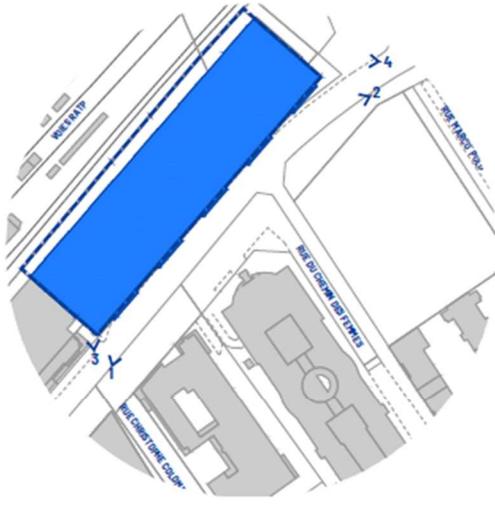


Source : Cadastre.gouv

Parcelles cadastrales concernées par le projet sont BO109, BO110 et BO212

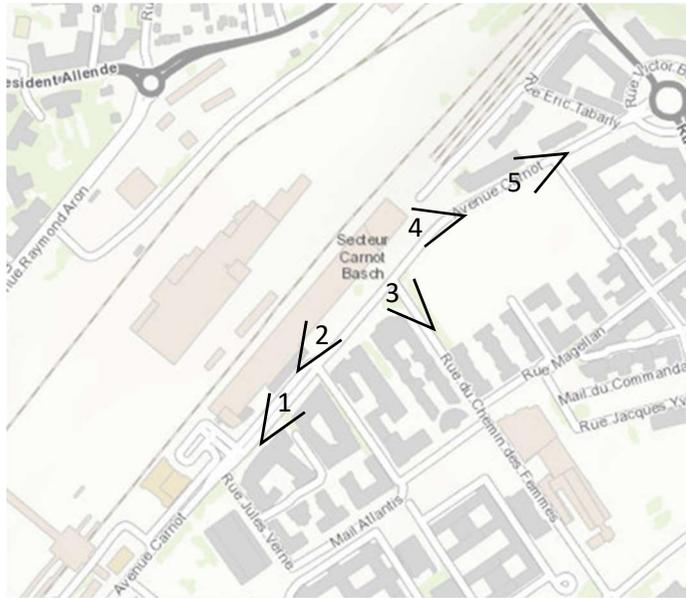
ANNEXE 3 : LE PROJET DANS SON ENVIRONNEMENT

Photos du site existant



Vue aérienne du site - Source : Google Maps, 2020





Source : Google Maps, Septembre 2020

4



5



Source : Google Maps, Septembre 2020

ANNEXE 4 : PLANS DU PROJET

Plan masse



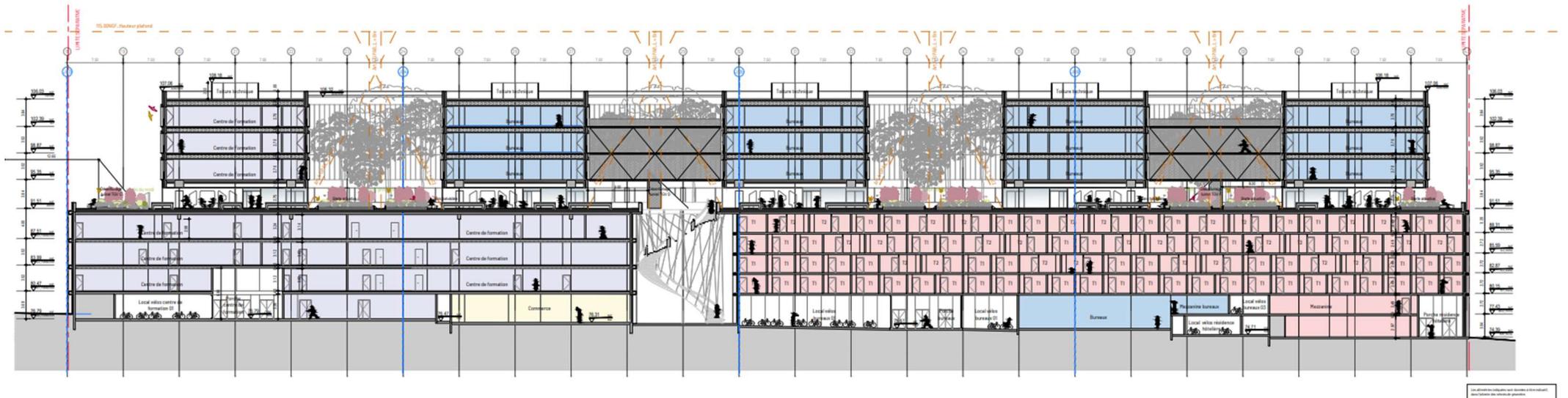
Source : NAUD & POUX Architectes, Février 2021

Coupe AA – vue depuis l'avenue Carnot



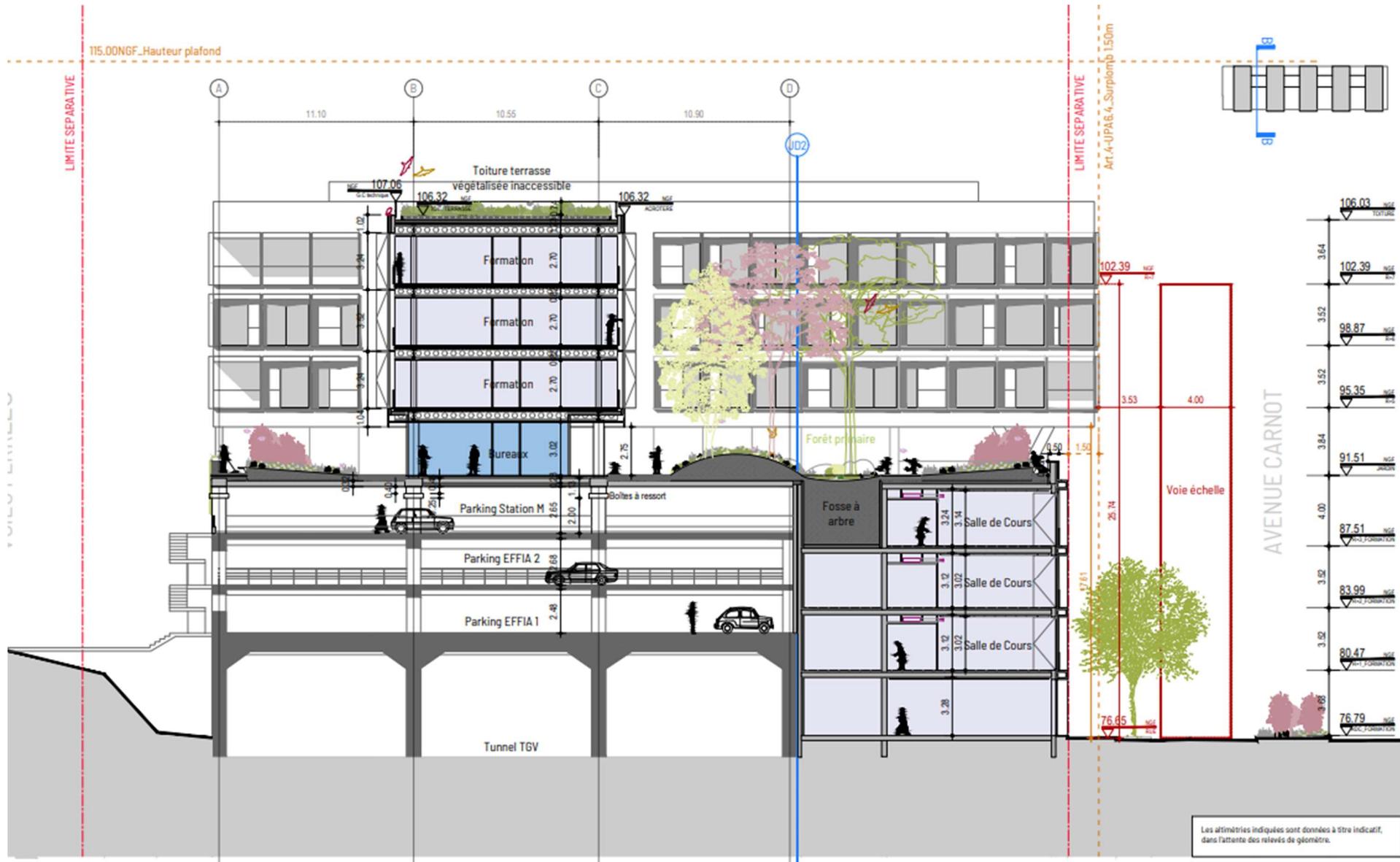
Légende

- Formation
- Bureaux
- Commerce
- Hôtel
- Espace public
- Locaux techniques



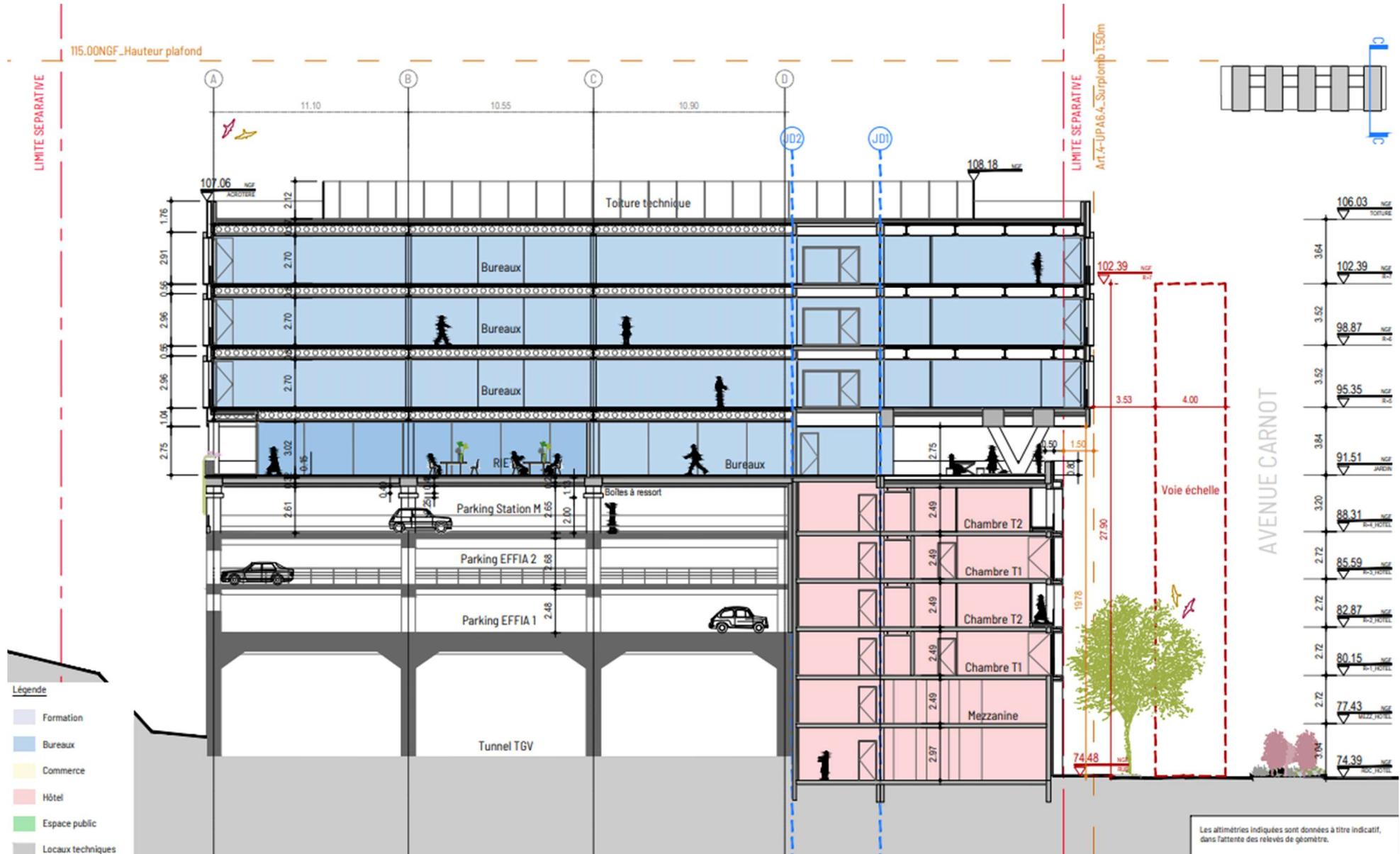
Source : NAUD & POUX Architectes, Février 2021

Coupe BB



Source : NAUD & POUX Architectes, Février 2021

Coupe CC



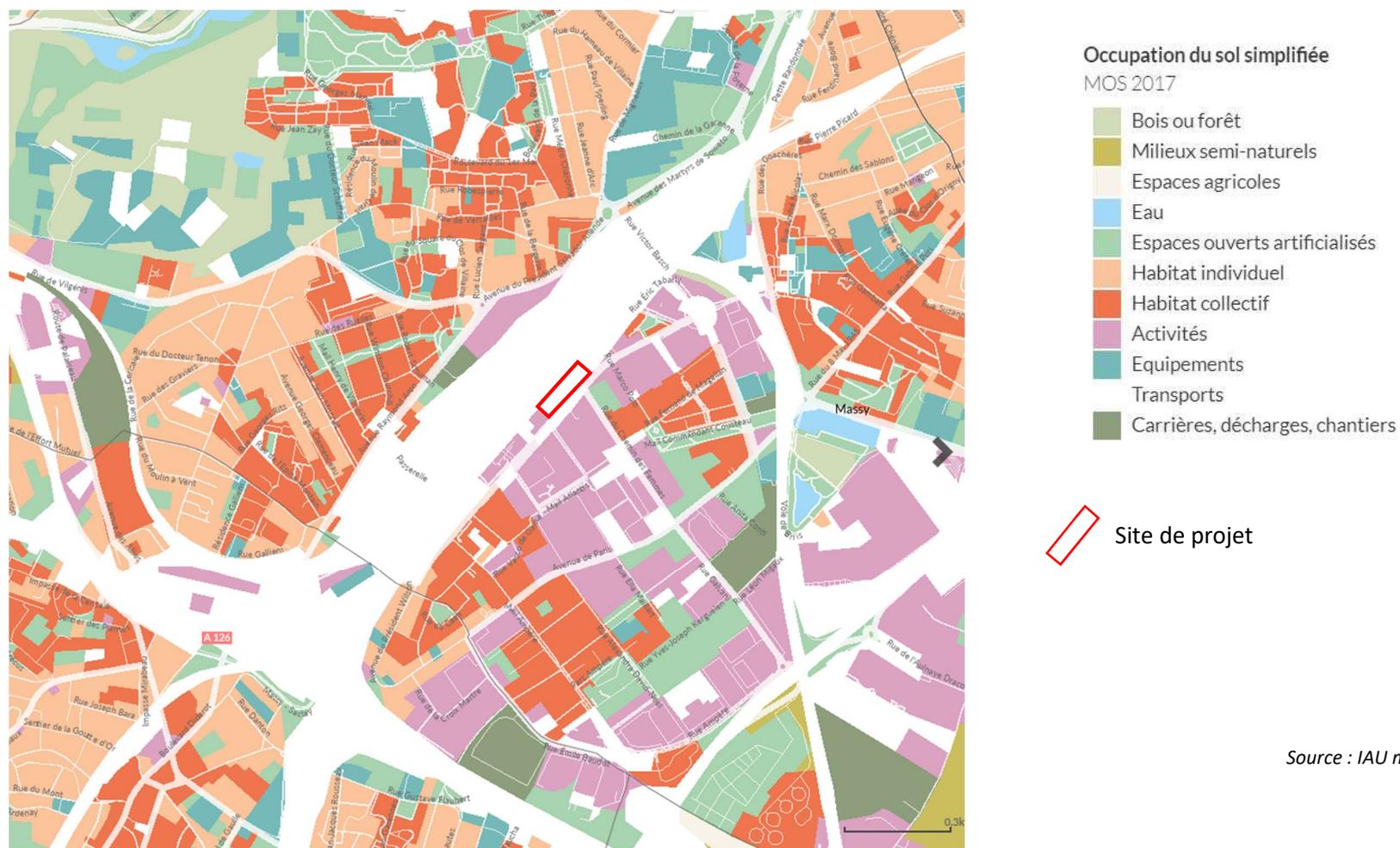
Source : NAUD & POUX Architectes, Février 2021



Perspectives du projet - Source : NAUD & POUX Architectes, Février 2021



ANNEXE 5 : PLAN DES ABORDS DU PROJET



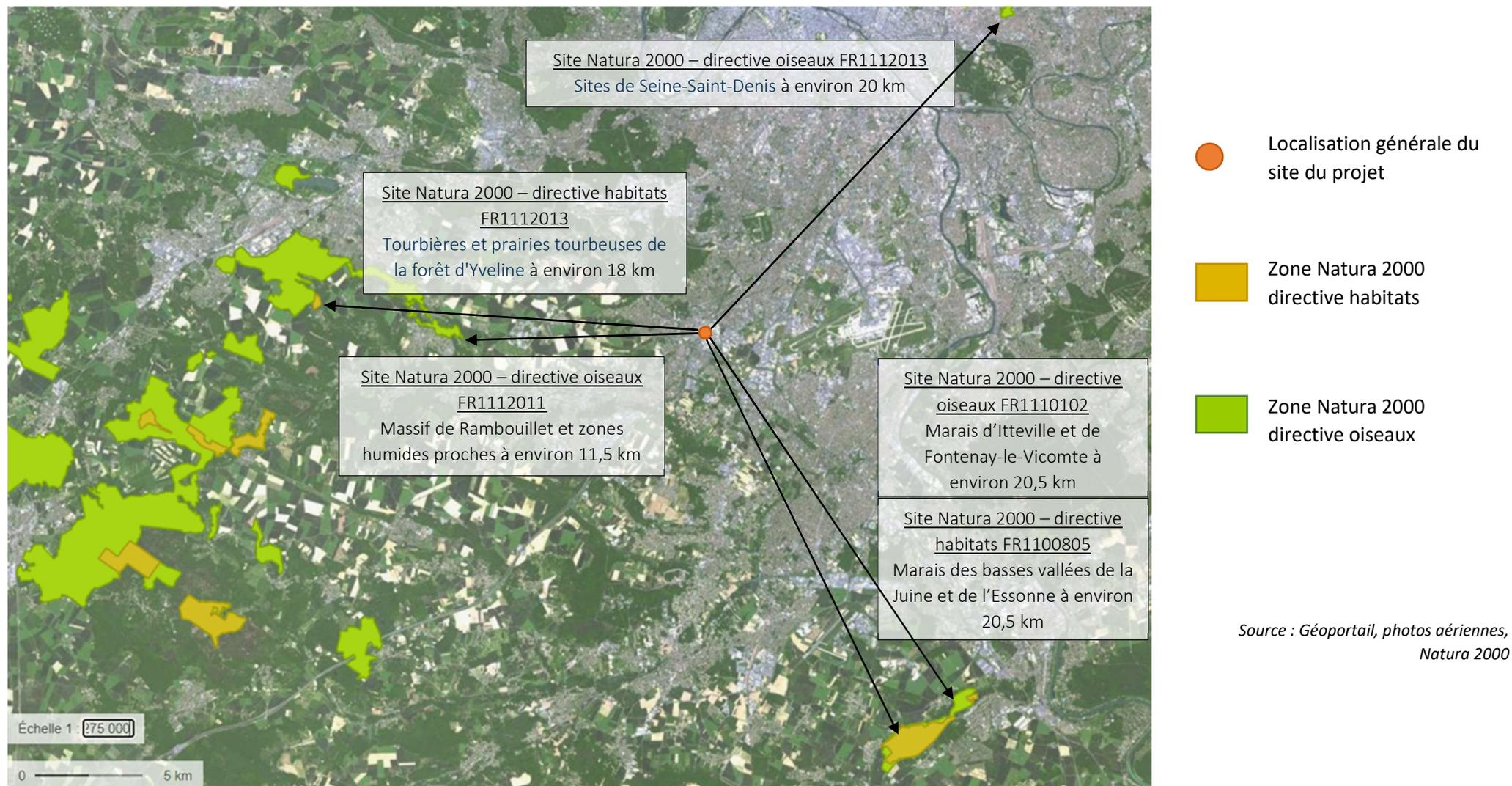
Source : IAU mode d'occupation du sol, 2017

La carte du mode d'occupation du sol de l'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme d'Ile de France, mis à jour en 2019, recense le site du projet en tant que « transports ». En effet, le caisson en béton déjà existant abrite un tunnel permettant le passage du TGV ainsi que deux niveaux de parking en superstructure.

Les environs immédiats du site sont plutôt marqués par une large portion de chemin de fer utilisée par la RATP ainsi que par la SNCF et un grand nombre de zones caractérisées « activités ». Dans l'environnement plus large du site, l'occupation est également à destination d'habitat collectif et d'espaces ouverts artificialisés.

Le quartier Atlantis, dans lequel se situe le projet, est en cours de mutation et va tendre vers une occupation du sol mixte : activités, logements, équipements, espaces publics,

ANNEXE 6 : ZONES NATURA 2000

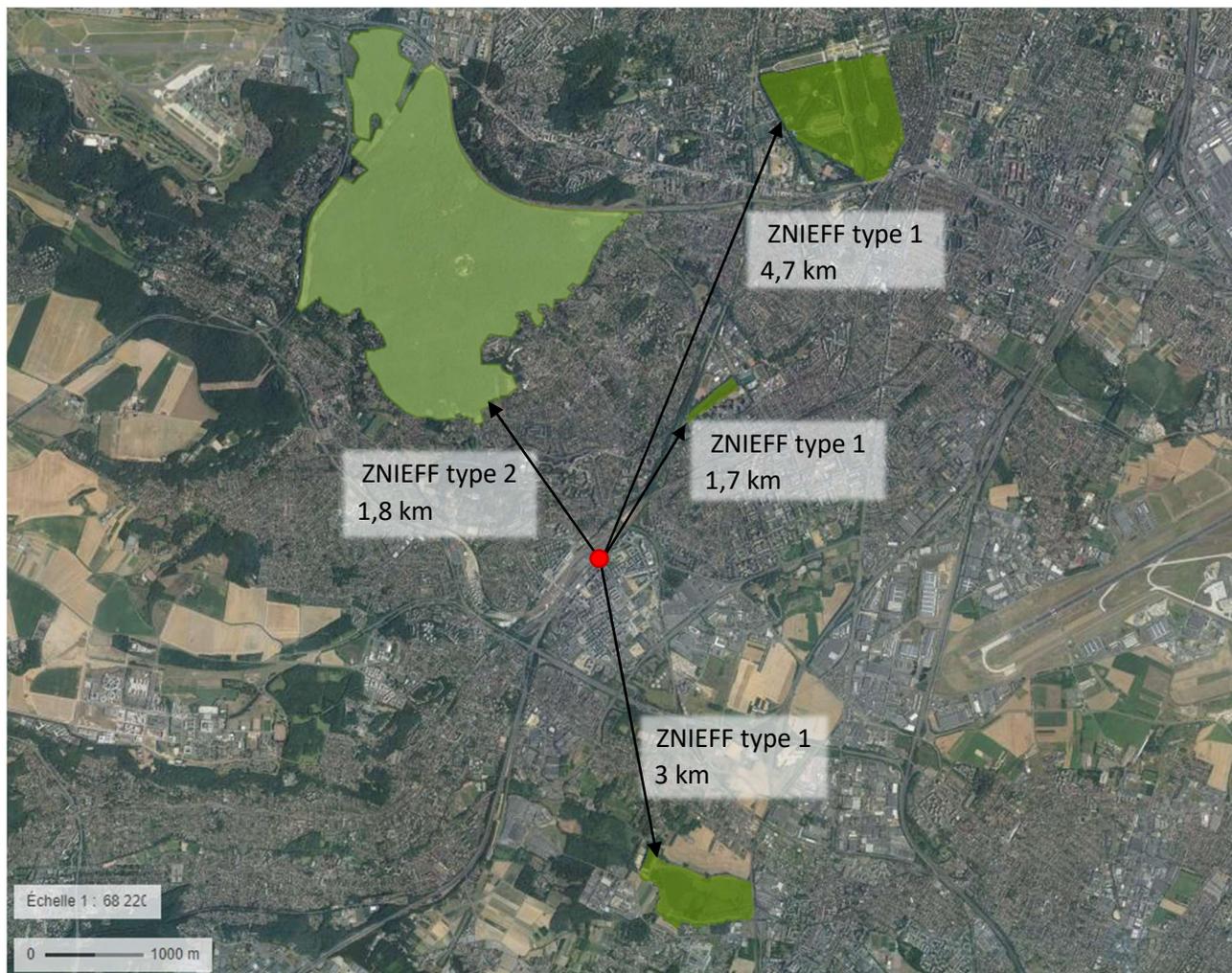


La zone Natura 2000 la plus proche est celle de du Massif de Rambouillet à environ 11,5 km à vol d'oiseau à l'ouest. Au total le massif forestier correspond à environ 17 000 hectares et est recensé au titre de la directive Oiseaux.

Le site directive habitats le plus proche est situé à 18 km au à l'ouest à vol d'oiseau. Il s'agit des « Tourbières et prairies tourbeuses de la forêt d'Yveline » et s'étend sur une superficie d'environ 800 hectares

Au regard des distances séparant le site du projet des sites Natura 2000, il n'y aura pas d'impact sur ces zones.

ANNEXE 7 : ZNIEFF



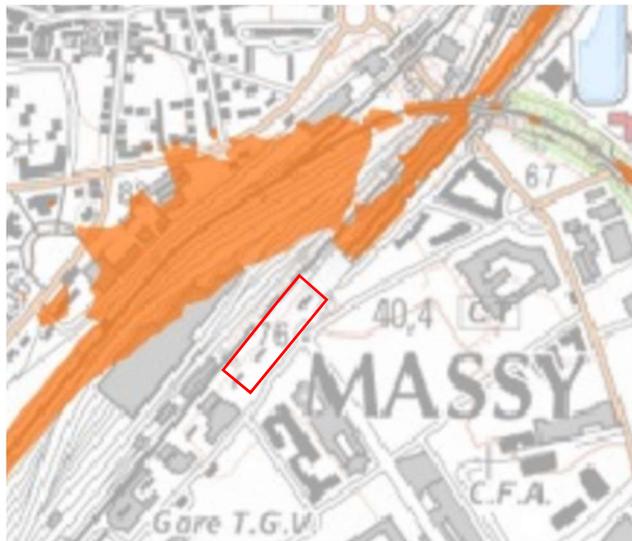
● Zone indicative du projet

Source : Géoportail, photos aériennes, Données INPN

La ZNIEFF la plus proche est une ZNIEFF de type 1 à environ 1,7 km du site du projet. Il s'agit du bassin de retenue de la Bièvre à Antony d'une superficie de 6 hectares. L'identifiant national est 110001631 et le régional 91002001.

ANNEXE 8 : LE PLAN DE PREVENTION DU BRUIT DANS L'ENVIRONNEMENT

Les cartes stratégiques de bruit des infrastructures ferroviaires dont le trafic dépasse les 30 000 passages de trains par an - 3^{ème} échéance - Cartes de type C



Légende :

Période Jour-Soir-Nuit

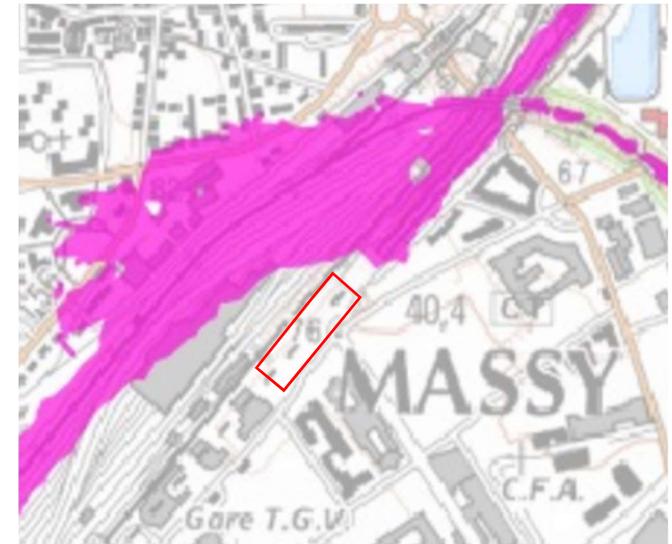
Orange Zones où l'indicateur de niveau sonore Lden dépasse 73 dB (A) (voies ferrées conventionnelles) dépasse 68 dB (A) (lignes à grande vitesse)

Période Nuit

Magenta Zones où l'indicateur de niveau sonore Ln dépasse 65 dB (A) (voies ferrées conventionnelles) dépasse 62 dB (A) (lignes à grande vitesse)

 site de projet

Source : Préfecture de l'Essonne, PPBE de l'Essonne, cartes stratégiques de bruit, 3^{ème} échéance approuvée par arrêtés préfectoraux du 18/03/2019 et 24/09/2019

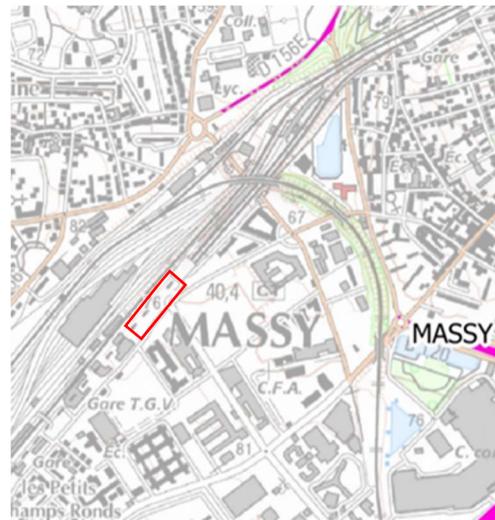


Les cartes stratégiques de bruit des infrastructures routières dont le trafic dépasse les 3 millions de véhicules par an - 3^{ème} échéance - Cartes de type C

Réseau communal



Réseau départemental



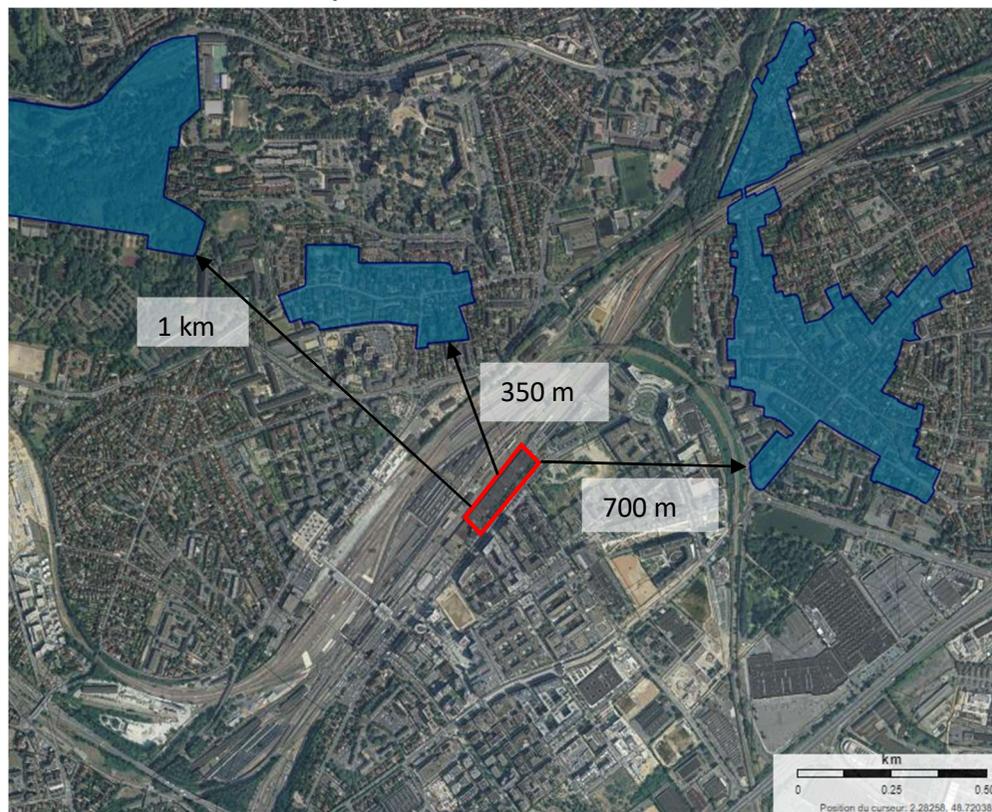
Zones exposées au bruit en dB(A)

Orange >68
Magenta >62

Concernant le **réseau routier national et autoroutier**, Massy est concerné pour l'A10 à l'est de la commune, trop éloigné du site de projet.

ANNEXE 9 : ZONES PATRIMONIALES

Sites Patrimoniaux Remarquables



Source : Atlas des patrimoines, Ministère de la Culture

Monuments historiques et périmètres de protection associés



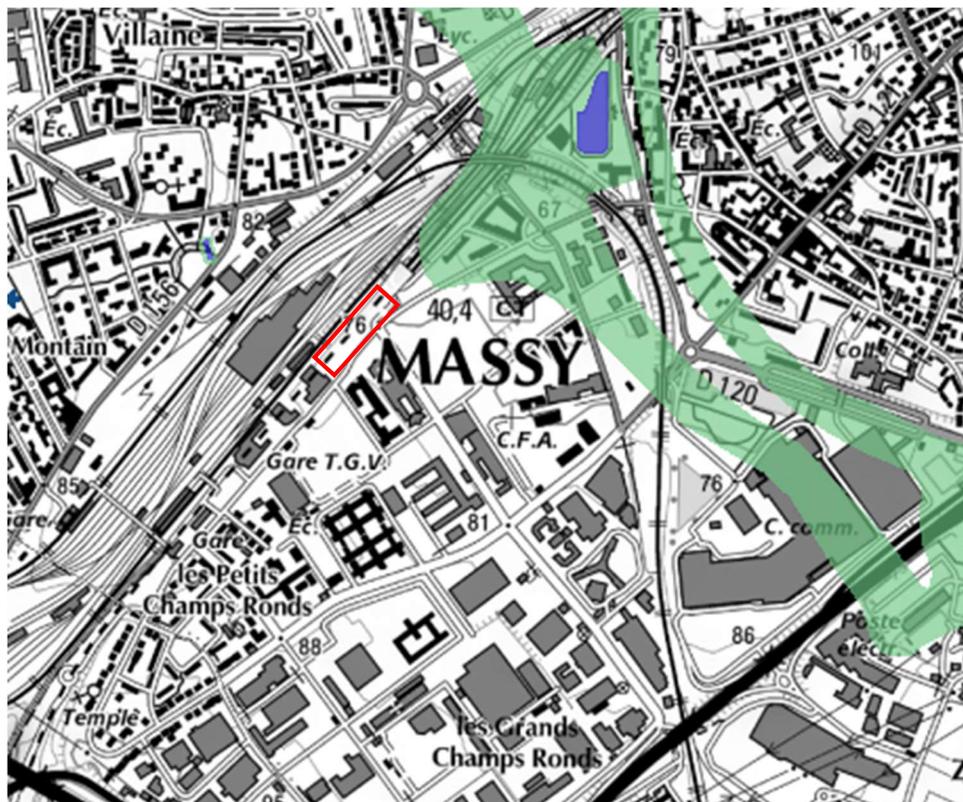
 Site de projet

Le site du projet n'est pas situé dans une zone patrimoniale remarquable. Les trois sites patrimoniaux remarquables, les plus proches sont à environ 350 m, 700 m et 1 km du site du projet. Il s'agit de 3 périmètres de la ZPPAUP de Massy.

Le site du projet n'est situé dans aucun périmètre de protection associé à un monument historique. Les plus proches sont à 100 m et 1 km du site et correspondent respectivement au périmètre associé à l'Église Sainte-Marie-Madeleine et à celui du Château de Vilgénis.

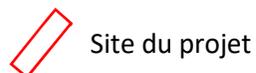
Le site n'est pas inscrit au patrimoine mondial, ni dans une zone tampon associée. La plus proche est à environ 9 km, il s'agit de la zone tampon du parc de Versailles.

ANNEXE 10 : ZONES HUMIDES



Source : DRIEE, Carmen Identification des enveloppes d'alerte potentiellement humides en région Ile de France

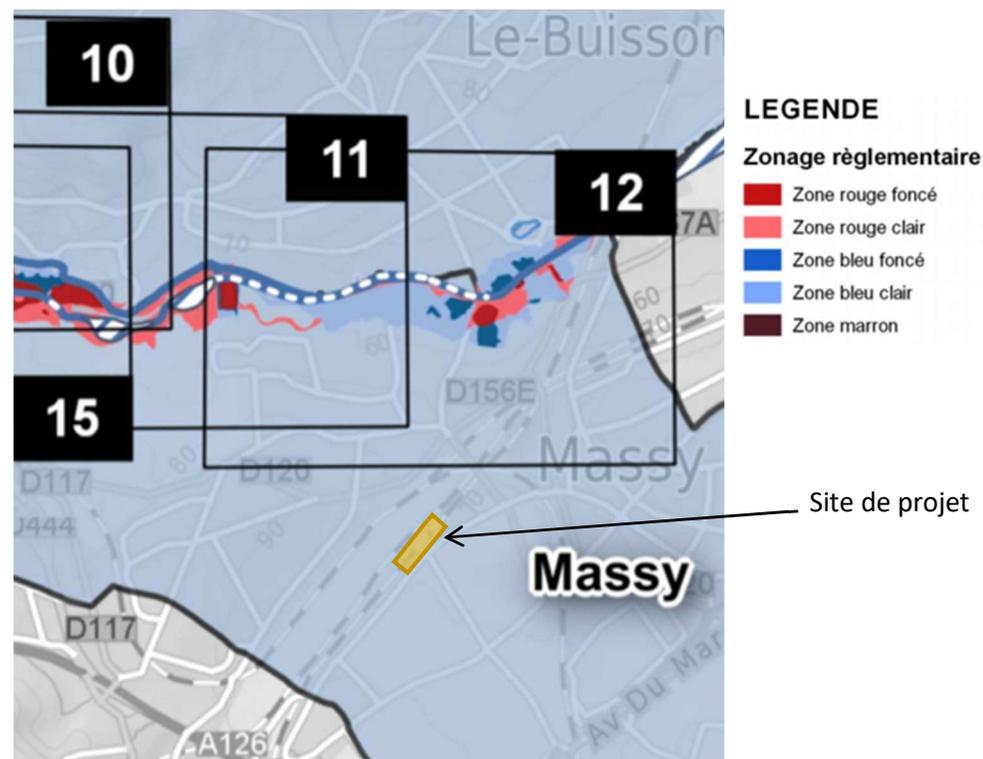
- Classe 1
- Classe 2
- Classe 3
- Classe 5



Le site du projet n'est pas intégré dans une zone humide ou potentiellement humide identifiée par DRIEE.

ANNEXE 11 : LE PLAN DE PREVENTION DES RISQUES D'INONDATION

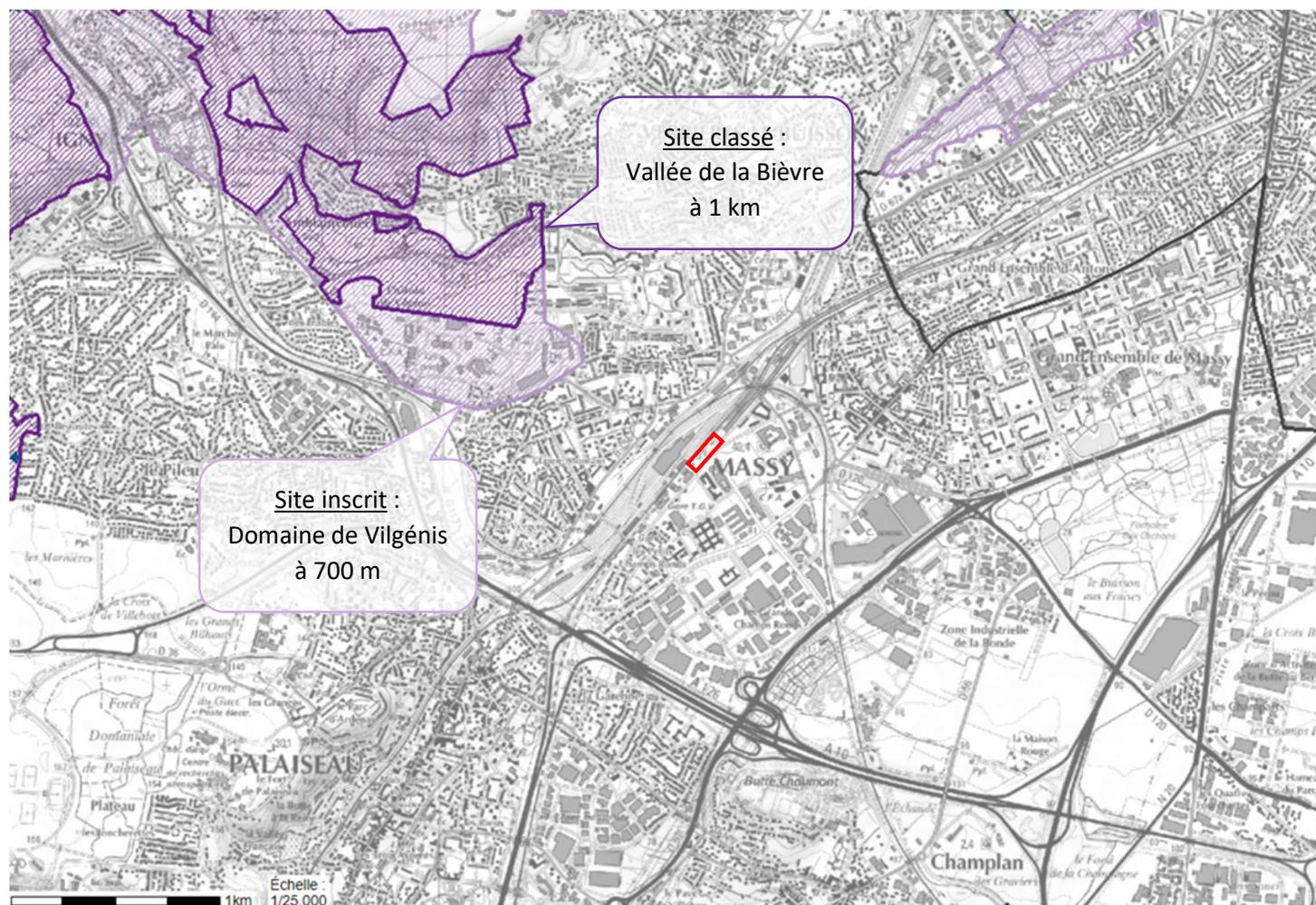
Extrait de la page de garde zonage réglementaire du PPRI de la vallée de la Bièvre et du ru de Vauhalla



Source : Préfecture de l'Essonne, PPRI de la vallée de la Bièvre et du ru de Vauhalla, approuvé le 10/03/2020

La commune de Massy est concernée par le plan de prévention des risques d'inondation (PPRI) de la vallée de la Bièvre et du ru de Vauhalla approuvé par arrêté inter-préfectoral le 10 mars 2020. Cependant, le site du projet est situé hors zone inondable identifiée par le PPRI et n'est pas concerné par le zonage réglementaire du PPRI. En effet, la Bièvre et le ruisseau de Vauhalla sont situés le long de la voie de la Vallée de la Bièvre au nord du site de projet à environ 1km.

ANNEXE 12 : SITES INSCRITS ET CLASSES



Sites inscrits



Sites classés



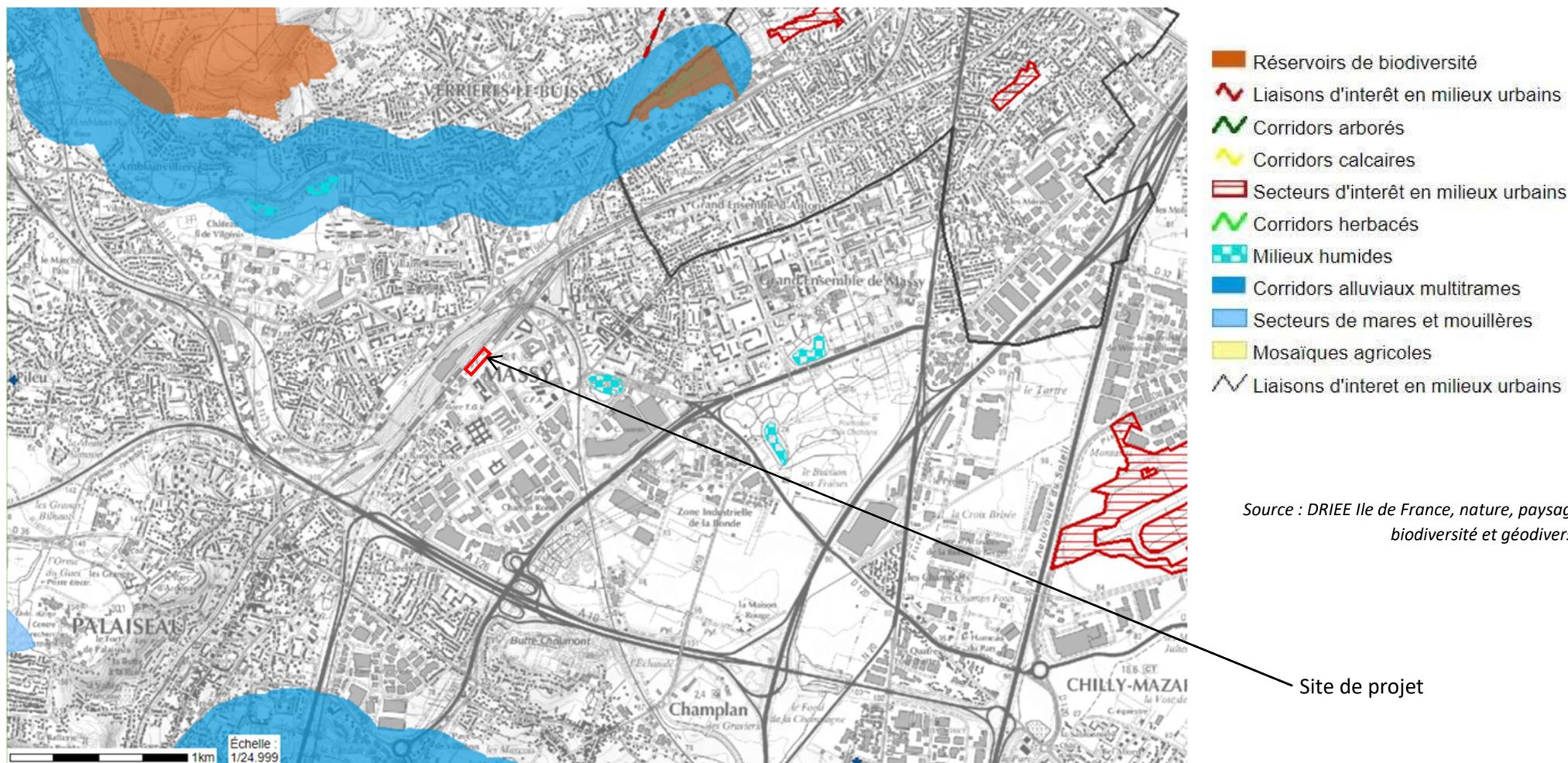
Site de projet

Source : DRIEE, Ile de France, Carmen, Paysages, sites classés et inscrits

Le site inscrit le plus proche est à environ 700 m du site à vol d'oiseau, de l'autre côté des chemins de fer, il s'agit du site inscrit « Domaine de Vilgénis ».

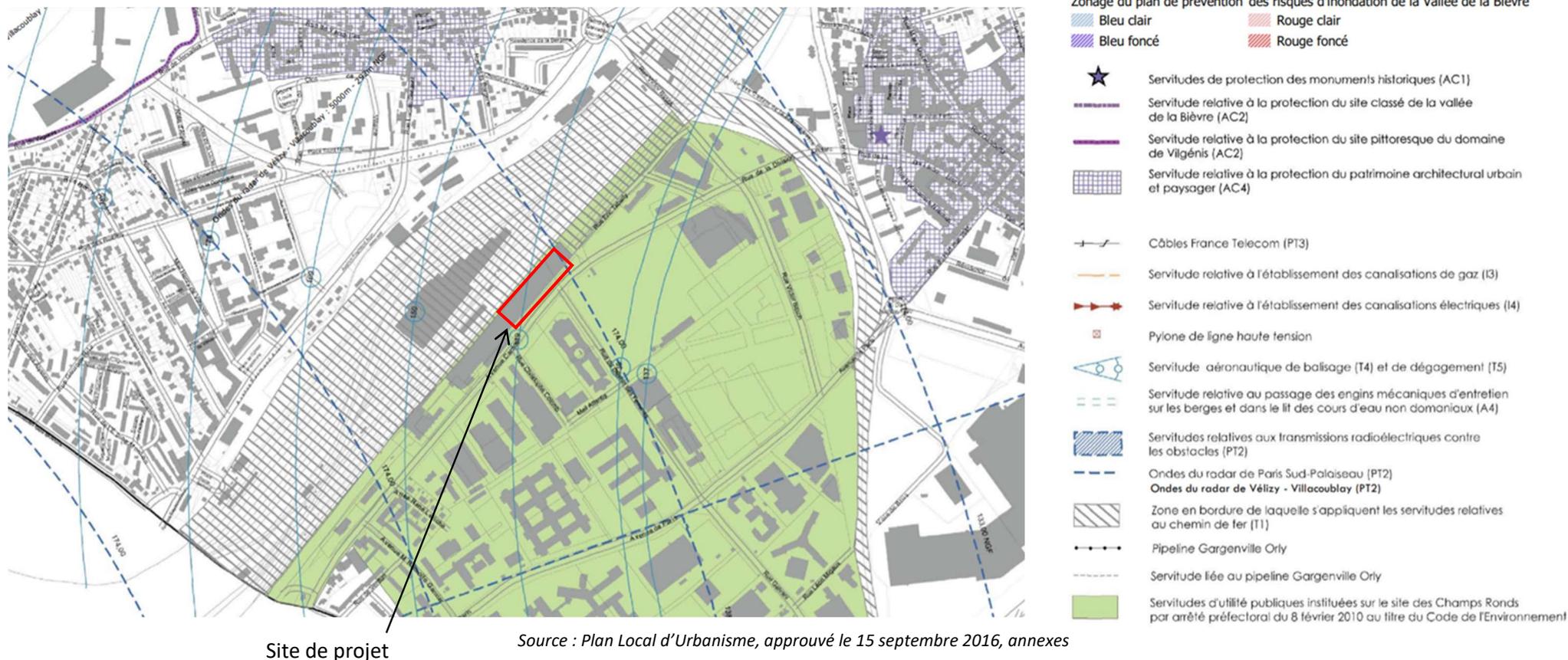
Le site classé le plus proche est la Vallée de la Bièvre à environ 1 km du site. Au regard de la distance et de la densité d'urbanisation séparant les deux sites, le projet n'aura pas d'impact sur cette zone.

ANNEXE 13 : SCHEMA REGIONAL DE COHERENCE ECOLOGIQUE



D'après le Schéma de cohérence Ecologique d'Ile de France et les continuités écologiques disponibles sur le site de la DRIEE Ile de France, dont est issue la carte ci-dessus, le site du projet n'est pas concerné par ce schéma et n'est pas de nature à porter atteinte aux continuités écologiques. Le repérage « milieux humides » à l'est du site correspond au plan d'eau du Parc de la Tuilerie.

ANNEXE 14 : RISQUES TECHNOLOGIQUES



Le site est concerné par certaines servitudes qu'il respecte, notamment les servitudes aéronautiques de balisage et de dégagement, des ondes du radar de Paris Sud Palaiseau, ainsi que la zone en bordure de laquelle s'appliquent des servitudes relatives au chemin de fer.

Le site du projet est intégré dans la SUP instituée sur le site des Champs Ronds en raison de pollutions identifiées dans les sols de certaines parcelles. Le site du projet n'est pas concerné par les zones où des restrictions d'usages s'appliquent ou des avis conformes sont nécessaires. Dans le cadre d'investigations menées par Soler Environnement en 2007 et 2008 dans la partie en pleine terre le long de l'av. Carnot, des sondages ont été réalisés jusqu'à 3 et 5m de profondeur. Les résultats d'analyses sur les sols ont mis en évidence des métaux en teneurs inférieures au fond géochimique des sols franciliens, des traces d'hydrocarbures (HCT, HAP) en teneurs inférieures aux valeurs maximales admissibles en ISDI et des anomalies diffuses en fraction soluble et sulfates lixiviables sur les remblais. Une analyse environnementale du site, qui va être réalisée avant le démarrage des travaux, viendra préciser la qualité du sol et les filières d'évacuation adaptées au traitement des terres et assurer la compatibilité sanitaire du site.

Le projet n'est pas situé à proximité d'une canalisation de gaz, la plus proche s'arrête rue du Docteur Schaffner à environ 800 mètres au nord du site, ni à proximité de canalisation électrique.

D'après la base de données des installations classées pour la protection de l'environnement disponible sur le site de Géorisques, le projet n'est pas concerné par une ICPE soumise au autorisation ou enregistrement. En effet, celle située avenue Carnot, SODEARIF est à l'arrêt. Les ICPE les plus proches en fonctionnement sont les suivantes :

- ENORIS, rue victor Basch / rue Alain Colas 91 300 MASSY à environ 500 mètres du site Station M,
- RATP Gare MASSY-PALAISEAU, 12 Bd de la Grande Ceinture 91 300 MASSY à environ 600 mètres.

Les fiches descriptives sont jointes ci-dessous.

SODEARIF - à l'arrêt

SODEARIF

SIRET :

Localisation

Adresse : Ave Carnot 91300 MASSY

Département : ESSONNE

Région : ILE-DE-FRANCE

Coordonnées (RGF93 Lambert 93)

X : 645792

Y : 6847637

Activités

Activité principale :

Etat d'activité : A l'arrêt

Service inspection : DREAL

N° inspection : 0065.08802

Dernière inspection : 14/12/2006

Textes publics disponibles

Aucun document public disponible pour cet établissement.

Informations complémentaires

Régime en vigueur de l'établissement ⁽²⁾ : Inconnu

Priorité nationale : Non

Statut SEVESO : Non Seveso

IED - MTD : Non

Situation administrative

Rubrique IC	Alinéa	Date autorisation	Etat d'activité	Régime autorisé ⁽³⁾	Activité	Volume	Unité
2920	2a	28/01/2002	A l'arrêt	Autorisation	Réfrigération ou compression (installation de) pression >10E5 Pa	767.000	kW
2935	2	28/01/2002	A l'arrêt		PARCS DE STATIONNEMENT COUVERTS, ...	425.000	u
2935		28/01/2002	A l'arrêt	Inconnu	PARCS DE STATIONNEMENT COUVERTS, ...	425.000	u

ENORIS

ENORIS

SIRET :

Localisation

Adresse : rue victor Basch / rue Alain Colas 91300 MASSY

Département : ESSONNE

Région : ILE-DE-FRANCE

Coordonnées (RGF93 Lambert 93)

X : 646433

Y : 6847763

Activités

Activité principale :

Etat d'activité : En fonctionnement

Service inspection : DREAL

N° inspection : 0065.10009

Dernière inspection : 08/12/2020

Textes publics disponibles

Date	Type	Description
11/02/2014	Arrêté de mise en demeure	Arrêté de mise en demeure concernant CURMA gaz daté du 11/02/2014
16/12/2013	Rapport	Rapport concernant CURMA gaz daté du 16/12/2013

Informations complémentaires

Régime en vigueur de l'établissement ⁽²⁾ : Enregistrement

Priorité nationale : Non

Statut SEVESO : Non Seveso

IED - MTD : Non

Situation administrative

Rubrique IC	Alinéa	Date autorisation	Etat d'activité	Régime autorisé ⁽³⁾	Activité	Volume	Unité
2910	A1	07/10/2004	En fonctionnement	Autorisation	Combustion	48.000	MW

RATP Gare MASSY-PALAISEAU

RATP Gare MASSY-PALAISEAU

SIRET :

Localisation

Adresse : 12 Bd de la Grande Ceinture 91300 MASSY

Département : ESSONNE

Région : ILE-DE-FRANCE

Coordonnées (RGF93 Lambert 93)

X : 645746

Y : 6847812

Activités

Activité principale :

Etat d'activité : En fonctionnement

Service inspection : DREAL

N° inspection : 0065.09406

Dernière inspection : 22/01/2014

Informations complémentaires

Régime en vigueur de l'établissement ⁽²⁾ : Enregistrement

Priorité nationale : Non

Statut SEVESO : Non Seveso

IED - MTD : Non

Situation administrative

Rubrique IC	Alinéa	Date autorisation	Etat d'activité	Régime autorisé (3)	Activité	Volume	Unité
1180	1	01/09/2000	A l'arrêt		POLYCHLOROBIPHENYLES, ... TERPHENYLES	0.000	L
1434	1b	01/09/2000	A l'arrêt		Liquides inflammables (remplissage ou distribution) autres que 1435	2.000	m3/h
2560	2	01/09/2000	En fonctionnement		Métaux et alliages (travail mécanique des)	155.000	kW
2910	A2	01/09/2000	En fonctionnement		Combustion	10.090	MW
2920	2b	01/09/2000	En fonctionnement		Réfrigération ou compression (installation de) pression >10E5 Pa	100.000	kW
2925		01/09/2000	En fonctionnement		ACCUMULATEURS (ATELIERS DE CHARGE D')	48.640	kW
2930	a	01/09/2000	En fonctionnement	Autorisation	Ateliers de réparation, entretien de véhicules à moteur, dont carrosserie et tôlerie	10890.000	m2
2930	b	01/09/2000	En fonctionnement		Ateliers de réparation, entretien de véhicules à moteur, dont carrosserie et tôlerie	3200.000	m2

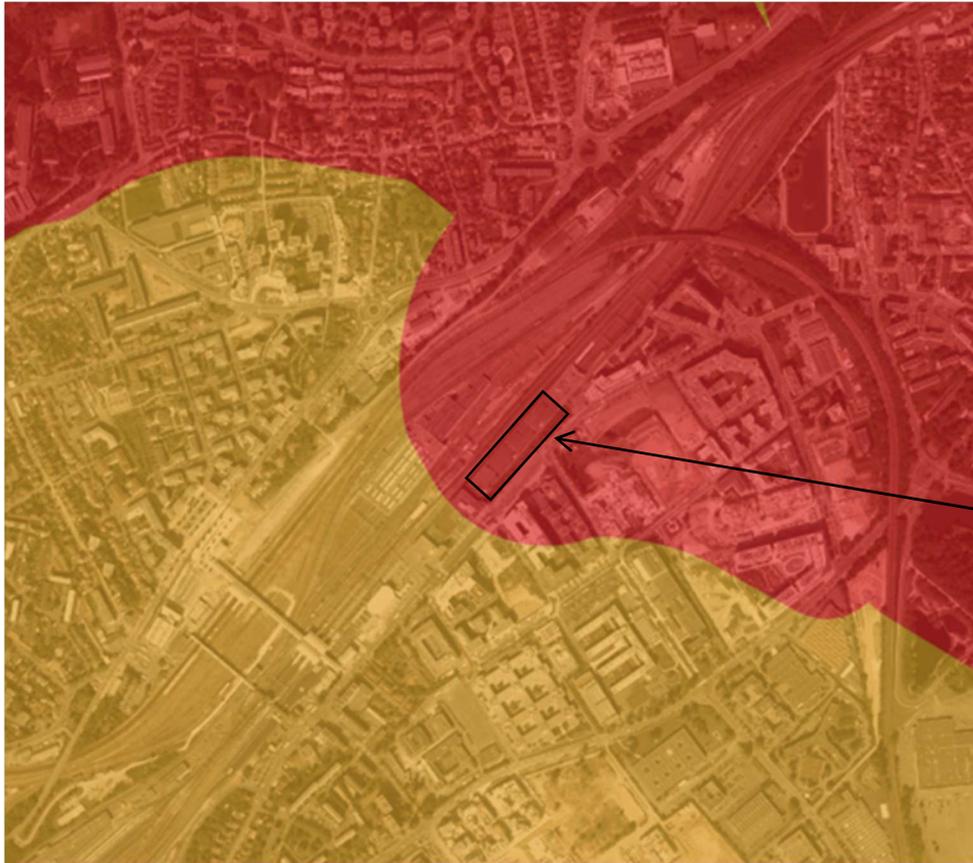
Textes publics disponibles

Date	Type	Description
13/02/2008	Arrêté préfectoral	AP complémentaire (art 18 déc. 77)
20/11/2007	Rapport	Rapport proposant un AP complémentaire (art 18 déc. 77)

Source : Géorisques, base de données des ICPE, consultée en mars 2021

ANNEXE 15 : RISQUES NATURELS

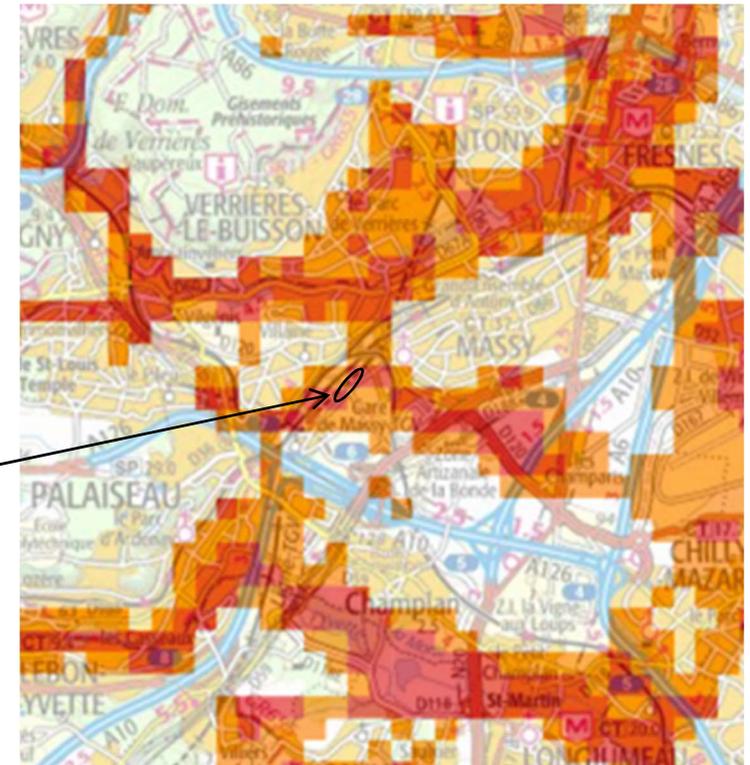
Exposition au retrait et gonflement des argiles



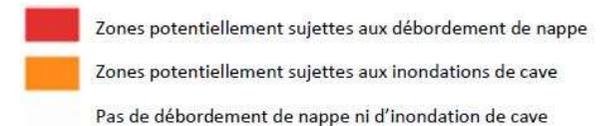
Source : Géorisques, retrait et gonflement des argiles



Zones sensibles aux remontées de nappes



Source : Géorisques, zones sensibles aux remontées de nappes

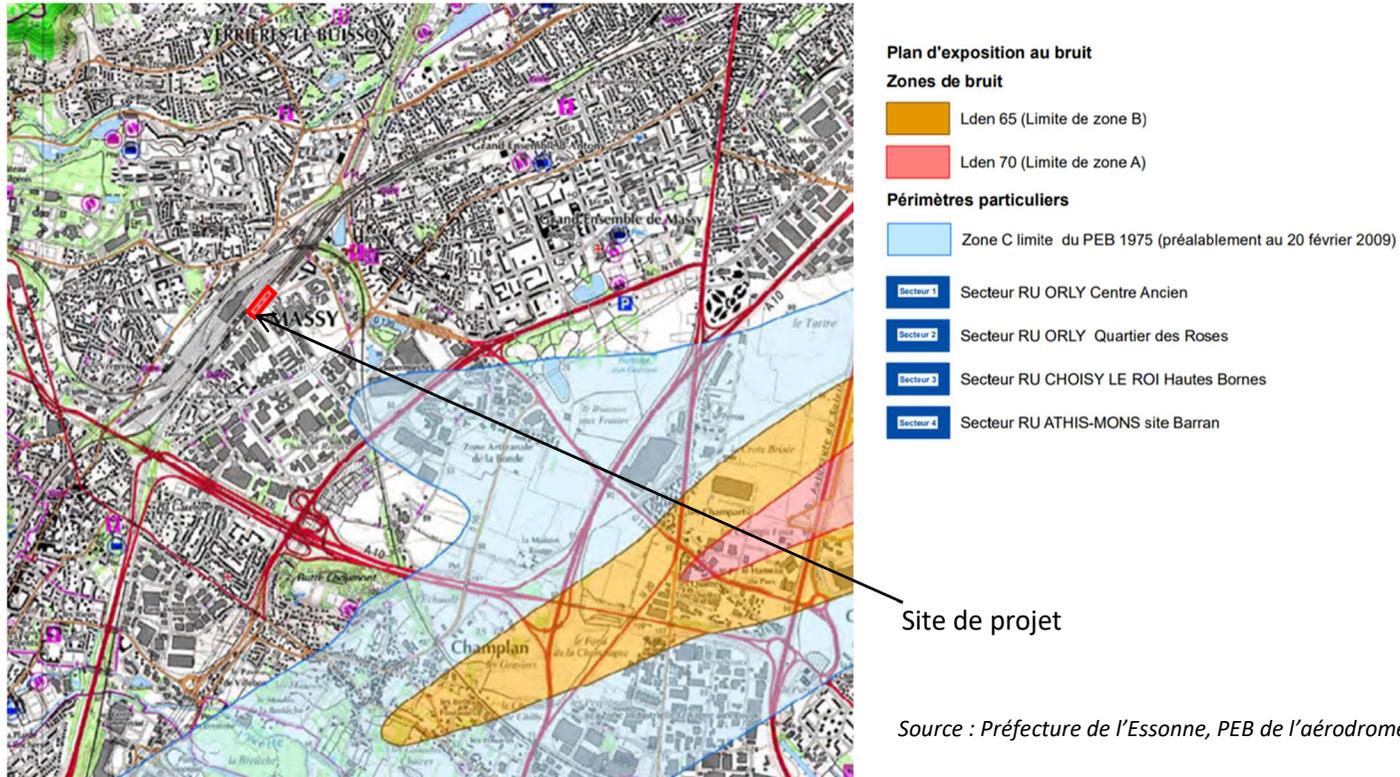


Le site du projet est concerné par l'aléa retrait et gonflement des argiles avec une exposition forte, il est situé dans une zone potentiellement sujette aux débordement de nappe et dans une zone de sismicité très faible. Plus particulièrement sur l'aléa fort au retrait et gonflement des argiles, l'ouvrage sera fondé sur pieux forés qui neutraliseront le risque de retrait gonflement des argiles. Ces préconisations seront à confirmer par le géotechnicien dans la cadre de la mission G2 PRO à venir.

Le site du projet n'est pas dans un TRI.

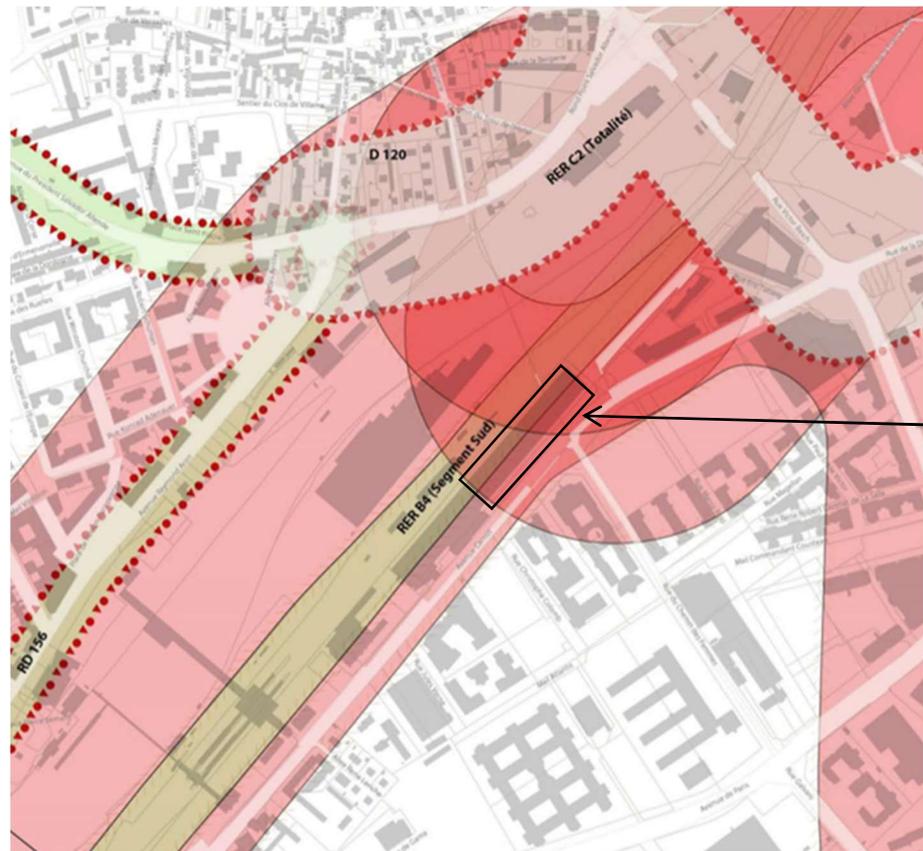
ANNEXE 16 : NUISANCES SONORES

Le Pan d'Exposition au Bruit de l'aérodrome de Paris-Orly Extrait de la carte des zones de bruit



Le site du projet n'est pas concerné par les zones de bruit définies dans le PEB de l'aéroport d'Orly approuvé le 21 décembre 2012 par arrêté inter préfectoral.

Le classement sonore des infrastructures



Site de projet

PERIMETRES D'ISOLEMENT ACOUSTIQUE

Type d'infrastructure

- Réseau ferroviaire
- X • X • X • Réseau routier national
- • • • • Réseau routier départemental

Catégorie de l'infrastructure

- Catégorie 1 (300m de part et d'autre)
- Catégorie 2 (250m de part et d'autre)
- Catégorie 3 (100m de part et d'autre)
- Catégorie 4 (30m de part et d'autre)

PERIMETRES D'ISOLEMENT ACOUSTIQUE

Classement sonore du réseau ferroviaire (arrêté préfectoral du 20 mai 2003)

Nom de l'infrastructure	Délimitation du tronçon	Catégorie de l'infrastructure	Largeur des secteurs affectés par le bruit	Type de tissu (rue en « U » ou tissu ouvert)
RER B4	Segment Nord	3	100 m	Ouvert
RER B4	Segment Sud	4	30 m	Ouvert
RER C2	Totalité	3	100 m	Ouvert
RER C8	Segment 3562	2	250 m	Ouvert
RER C8	Segment 3565	2	250 m	Ouvert
TGV Atlantique	Totalité (hors tunnel)	2	250 m	Ouvert

Classement sonore du réseau routier national (arrêté préfectoral du 20 mai 2003)

Nom de l'infrastructure	Délimitation du tronçon	Catégorie de l'infrastructure	Largeur des secteurs affectés par le bruit	Type de tissu (rue en « U » ou tissu ouvert)
A.10	Totalité	1	300 m	Ouvert
A.10	Virage Nord	2	250 m	Ouvert
A.10	Virage Sud	2	250 m	Ouvert
Liaison A.6 - A.10	Totalité	1	300 m	Ouvert
RN 20	Totalité	3	100 m	Ouvert
RN 188	Totalité	2	250 m	Ouvert
RN 444	Totalité	2	250 m	Ouvert

Classement sonore du réseau routier départemental (arrêté préfectoral du 28 février 2005)

Nom de l'infrastructure	Délimitation du tronçon	Catégorie de l'infrastructure	Largeur des secteurs affectés par le bruit	Type de tissu (rue en « U » ou tissu ouvert)
RD 60	Limite communale Igny-Massy (4+455) / RD117 (4+575)	4	30 m	Ouvert
RD 60	RD117 / limitation 50 km/h (5+250)	3	100 m	Ouvert
RD 60	Limitation 50km/h / limitation 70 km/h (5+800)	4	30m	Ouvert
RD 60	Limitation 70 km/h / limitation 50 km/h (6+700)	3	100 m	Ouvert
RD 60	Limitation 50 km/h / limite département Hauts de Seine (8+0)	4	30 m	Ouvert
RD117	RD 60 (5+0) / limite communale Massy-Palaiseau (6+280)	4	30 m	Ouvert
RD 120	RD 117 (0+0) / RD 156 (1+430)	4	30 m	Ouvert
RD 120	RD 156 / limite communale Massy-Chilly Mazarin (5+0)	3	100 m	Ouvert
RD 120E	RD 156E (2+0) / RD 120 (2+497)	4	30 m	Ouvert
RD 121	Début rue en U (0+0) / fin rue en U (0+600)	3	100 m	Rue en U
RD 121	Fin rue en U / limite département Hauts de Seine (1+695)	4	30 m	Ouvert
RD 156	Limite communale Palaiseau-Massy (0+740) / RD 120 (1+563)	4	30 m	Ouvert
RD 156 E	RD 120 (2+0) / RD 120E (2+410)	4	30 m	Ouvert
RD 156 E	RD 120 E (2+410) / RD 60 (2+747)	3	100 m	Ouvert

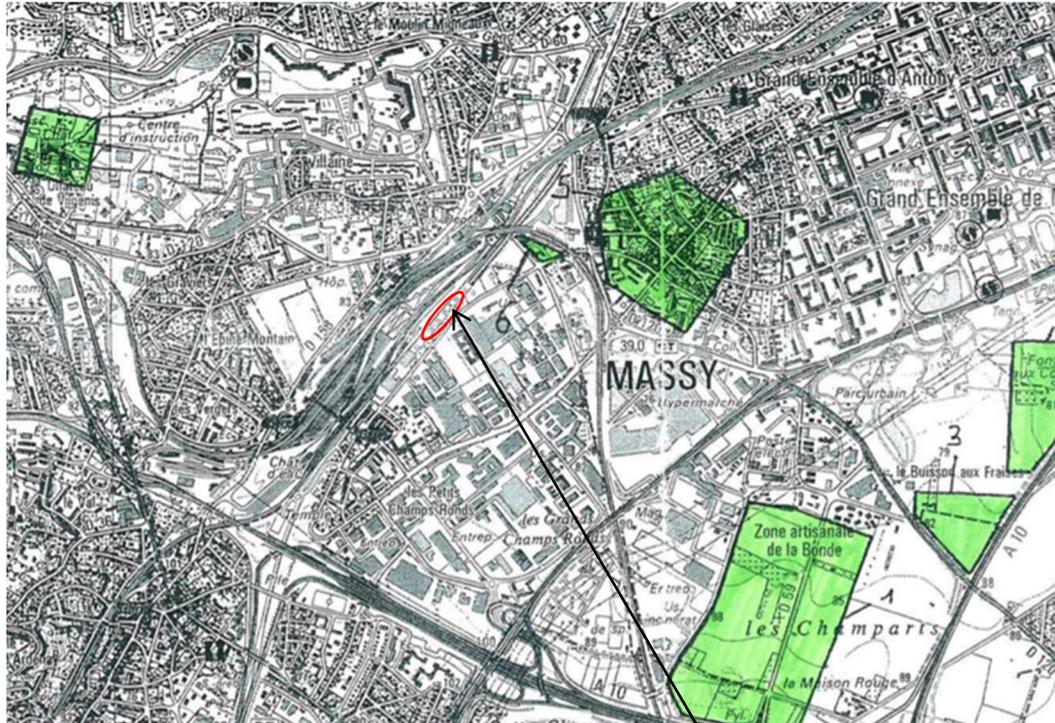
Source : Plan Local d'Urbanisme, approuvé le 15 septembre 2016, annexes

Le projet est situé dans des secteurs considérés comme affecté par le bruit de la voie ferrée et du RER B. Dans ces secteurs considérés comme affectés par le bruit, des contraintes règlementaires en matière d'isolation des façades sont à respecter.

Une étude acoustique et vibratoire a été menée afin d'analyser les niveaux perçus et d'identifier les procédés de construction adaptés pour atténuer les nuisances liées aux bruits et vibrations. Cette étude est jointe en annexe 19.

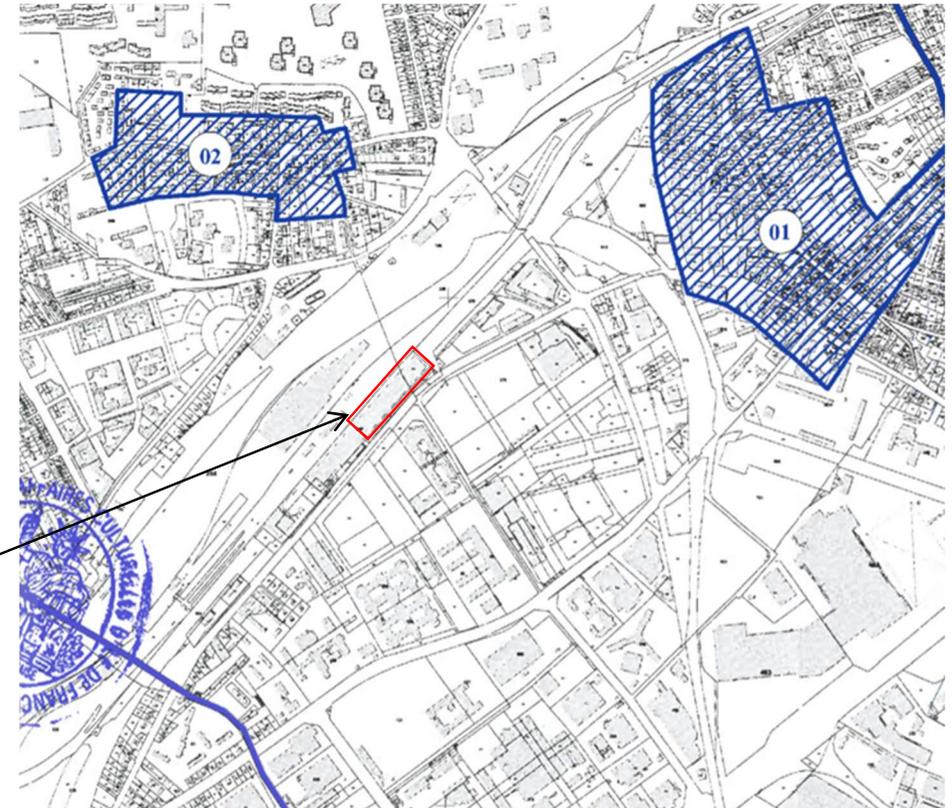
ANNEXE 17 : PATRIMOINE ARCHEOLOGIQUE

Extrait de la carte des secteurs archéologiques



Site de projet

Extrait de la carte des zones de sensibilité archéologique



Source : Plan Local d'Urbanisme, approuvé le 15 septembre 2016, annexes

ANNEXE 18 : MESURES ET DES CARACTERISTIQUES DU PROJET DESTINEES A EVITER OU REDUIRE LES EFFETS NEGATIFS DU PROJET SUR L'ENVIRONNEMENT OU LA SANTE HUMAINE

Comme déjà énoncé dans certaines parties du dossier, les mesures prises par le projet sont :

- La signature de la charte de « chantier vert » ayant des mesures concrètes notamment sur les nuisances sonores, les nuisances vibratoires, le traitement des déchets de chantier.
- Le traitement adapté des eaux pluviales : elles seront en partie gérées en infiltration dans les toitures végétalisées et le jardin suspendu (présentant une épaisseur de substrat plus importante), et en partie stockées dans un bassin de rétention avant rejet dans le réseau d'assainissement. Le bassin sera dimensionné pour respecter le débit de fuite des eaux pluviales imposé par le SIAVB (syndicat intercommunal d'assainissement de la vallée de la Bièvre), de 0,7l/s/ha.
- La limitation des nuisances liées à la proximité des voies ferrées conformément aux résultats de l'étude acoustique et vibratoire réalisée identifiant les procédés de construction à mettre en place : la partie hôtel sera désolidarisée du parking, l'immeuble sera construit sur des boîtes à ressorts, des matériaux limitant la propagation du bruit et des vibrations seront utilisés. L'étude est jointe en annexe 19.
- Le traitement adapté des terres excavées : des investigations ont déjà été menées par Soler Environnement en 2007 et 2008 dans la partie en pleine terre, comme précisé en page 5 du formulaire Cerfa. Une analyse environnementale du site, qui va être réalisée avant le démarrage des travaux, viendra définir la qualité du sol et les filières d'évacuation adaptées au traitement des terres et assurer la compatibilité sanitaire du site.
- Le respect de l'arrêté sur la SUP de la ZAC des Champs Ronds relative à la pollution des sols et eaux souterraines.
- Une neutralisation du risque de retrait et gonflement des argiles envisagée par des fondations sur pieux forés. Ces préconisations seront à confirmer par le géotechnicien dans la cadre de la mission G2 PRO à venir.
- Une étude de circulation a été réalisée afin d'identifier les impacts du projet dans un quartier en plein développement qui connaîtra à l'horizon 2024 des problèmes de congestion. Cependant, le projet bénéficie d'un emplacement idéal au niveau desserte en transports en commun dont l'interconnexion sera renforcée avec la ligne 18 du métro et le Tramway T12. Cet emplacement facilitera l'utilisation par les usagers des transports en commun. Étude en annexe 21.
- La création d'un espace vert ouvert au public de 4 500 m² renforçant la biodiversité en ville (nichoirs, arbres, végétation, ...) et permettant de réduire le phénomène d'îlot de chaleur.