

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

Palaiseau - Secteur Gare / Ilots Ferrié et Paveurs de Montrouge

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

Ville de Palaiseau

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

Grégoire De Lasteyrie - Maire

RCS / SIRET

2 1 9 1 0 4 7 7 5 0 0 0 1 6

Forme juridique

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 <i>(Préciser les éventuelles rubriques issues d'autres nomenclatures (ICPE, IOTA, etc.))</i>
6a	Création d'un segment routier dans le prolongement de la rue de la gare, sur une longueur d'environ 30 ml.
39b	Opération d'aménagement sur une surface de 2.4 ha environ, et développant une SDP de 16 100 m ² environ.
41a	Ré-aménagement du stationnement rue de la gare (80 places en surface) et création d'un parking silo de 150 places

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 dans la commune de Palaiseau, à proximité de la gare RER. Il comprend:

- Le réaménagement d'espaces publics, porté par la ville: élargissement et aménagement des accotements (avenue des Alliés, bvd Diderot); réaménagement de la rue du Gal ferrié, de l'impasse des Vhernes et de la rue de la Gare; prolongement de la rue de la Gare jusque l'avenue des Alliés.

- Dans les 3 ilots privatifs (RATP, ilot Férié, ilot Paveurs de Montrouge): démolition des constructions existantes, construction de logements collectifs, d'une résidence pour personnes âgées, ainsi que des services (une micro crèche ou une maison de santé), construction d'un bâtiment intégrant un parking P+R, une résidence étudiants et des espaces de bureaux

Ces opérations seront portées par un promoteur privé, et encadrées par la ville et l'EPFIF via une OAP et une AMO DD en cours.

4.2 Objectifs du projet

Les objectifs annoncés de cette opération de renouvellement urbain sont les suivants:

- Requalifier un secteur vieillissant, situé à l'entrée nord du village de Palaiseau
- Densifier un quartier situé à proximité d'un axe de transports lourd
- Désenclaver le parking situé place de la Gare en créant une voie et une promenade piétonne entre la gare et l'avenue des Alliés. Cela permettra d'améliorer la circulation, de créer une façade urbaine rendant plus lisible l'accès à la gare, d'améliorer l'accès à la gare pour les piétons et d'amorcer la réalisation de nouveaux parkings près de la gare.
- Requalifier l'espace public le long de l'avenue des Alliés en élargissant l'emprise afin de créer des stationnements le long de la voie mais surtout de créer une plateforme piétonne confortable.
- Élargir la rue du Général Ferrié de manière à créer du stationnement longitudinal, élargir les trottoirs et réaliser des plantations d'arbres.
- Prolonger le dynamisme de la rue Ferrié avec la création de nouveaux espaces de services ainsi que des surfaces pouvant accueillir des équipements publics en pieds d'immeubles.

4.3 Décrivez sommairement le projet

4.3.1 dans sa phase travaux

Les travaux comprennent :

- Le ré-aménagement des espaces extérieurs (avenue des Alliés, rue Ferrié, place de la Gare, ...).
- La réalisation du prolongement de la rue de la gare.
- La démolition des bâtiments et infrastructures non conservées.
- La construction des bâtiments nouveaux.

Ils pourraient démarrer début 2022 (aménagement des espaces publics), et seront réalisés par phase sur une durée de xxx

4.3.2 dans sa phase d'exploitation

La programmation comporte :

- Des activités économiques (bureaux), qui contribueront au dynamisme du centre ville.
- Des logements
- Des programmes de logements spécifiques (Résidences pour personnes âgées)
- Un parking P+R

L'ensemble fonctionnera comme un quartier de ville, peut différent de ce qui existe actuellement, mais avec plus d'intensité.

Le principal impact sera sur le trafic routier, avec une augmentation de trafic évaluée à :

- 86 véhicules émis et 16 véhicules reçus à l'heure de pointe du matin
- 24 véhicules émis et 79 véhicules reçus à l'heure de pointe du soir

Le déménagement de l'entreprise Paveurs de Montrouge engendrera une diminution du trafic PL, et des nuisances sonores liées à l'activité (stockage, manutention).

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).*

Permis de construire pour les îlots

Pas de procédure pour le réaménagement des espaces publics

La nécessité d'un dossier loi sur l'eau sera précisée suite aux études de sol

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

Grandeurs caractéristiques	Valeur(s)
Surface de plancher des bâtiments démolis	4 750 m ²
Surface de plancher des futurs bâtiments	16 100 m ²
Emprise au sol des bâtiments futurs	8 000 m ²
Hauteur maximale des bâtiments futurs (R+5+ SS)	?
Futur nombre de place de stationnement publics	150 en superstructure (P+R) et environ 80 en extérieur

4.6 Localisation du projet**Adresse et commune(s) d'implantation**12 Avenue des Alliés
91120 Palaiseau**Coordonnées géographiques¹**Long. 48° 43' 08" 1 Lat. 02° 14' 57" 7

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

Le projet prend place sur un quartier de ville existant, qui sera modifié. Ce quartier et les infrastructures ont été réalisées au fil du temps et sans autorisation spécifique.

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"/>	Les ZNIEFF les plus proches sont situées à 2.5km : Bassin de retenue de Saulx (type 1 , n° régional : 91587001) Forêt de Verrières (type 2, n° régional : 91000004) (Source : Géoportail)
En zone de montagne ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	(Source : Géoportail)
Dans une zone couverte par un arrêté de protection de biotope ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	La zone couverte par un arrêté de protection biotope la plus proche est situé à 11km plus à l'est. Il s'agit de la fosse aux carpes (ID : FR3800499) (Source : Géoportail)
Sur le territoire d'une commune littorale ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	(Source : Géoportail)
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"/>	(Source : Géoportail)
Sur un territoire couvert par un plan de prévention du bruit, arrêté ou le cas échéant, en cours d'élaboration ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	La commune de Palaiseau est couverte par un PPBE, établi par l'État et le conseil départemental de l'Essonne. Ce document permet ainsi de connaître les zones bruyantes sur chaque territoire. De plus, il identifie et organise la prise de mesures de réduction des nuisances sonores. Subséquemment, la commune est concernée par le Plan de Gène Sonore de l'aéroport d'Orly mais non concernée par le PEB de ce dernier. (Source : Géoportail)
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"/>	(Source : Géoportail)
Dans une zone humide ayant fait l'objet d'une délimitation ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet se trouve dans aucunes zones humides d'importance internationale (Site Ramstar). En complément, selon une cartographie des enveloppes d'alerte zones humides, à l'échelle de l'île de France et réalisée par la DRIEE, le site ne se trouve dans aucune zones humides potentielle identifiée. (Données 2018) Il n'y a pas eu d'étude de caractérisation sur le site, qui est très imperméabilisé et loin de tout cours d'eau.

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"/>	La commune de Palaiseau est soumise au PPRI de la vallée de l'Yvette, approuvé le 26 septembre 2006. Cependant, le site du projet n'est pas concerné par l'aléa. Pas de PPRT. (Source : Géorisques)
Dans un site ou sur des sols pollués ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Un site Basias se trouve dans l'emprise du projet (IDF9102715). Il s'agit de l'entreprise "les paveurs de Montrouge". Un diagnostic a été réalisé en 2008 par Soler Environnement. Cette étude a révélé la présence de cuves à fioul ou carburant ainsi qu'une présence de teneurs en métaux supérieures au fond géochimique national des sols "ordinaires" et d'hydrocarbures de type HCT.
Dans une zone de répartition des eaux ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le territoire de Palaiseau n'est concerné par aucune ZRE. (Source : SIGES Seine-Normandie)
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"/>	La commune de Palaiseau n'est pas située dans un périmètre de protection rapprochée d'un captage d'eau. (Source : SEDIF 2013)
Dans un site inscrit ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	(Source : Géoportail)
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 Natura 2000 le plus proche est situé à 10 kilomètres à l'ouest, il s'agit d'un site de la directive "Oiseaux" : FR1112011- Massif de Rambouillet et zones humides proches. (Source : Géoportail)
D'un site classé ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le site classé le plus proche est situé à 1km au sud ouest, il s'agit de l'Église Saint-Martin de Palaiseau, classé Monument Historique. (Source : PLU Palaiseau)

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 checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Les différents bâtiments sur le site seront alimentés en eau, comme aujourd'hui, à partir du réseau d'eau potable. Compte tenu de la programmation, il s'agira d'usages classiques (sanitaires, restauration,...).
	Impliquera-t-il des drainages / ou des modifications prévisibles des masses d'eau souterraines ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Les études de sol à venir permettront de déterminer la profondeur des nappes sous le site, et ainsi de voir si des rabattements de nappes seront nécessaire en phase chantier.
	Est-il excédentaire en matériaux ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Les matériaux de déconstruction des bâtiments et espaces extérieurs seront triés et, selon leur nature, soit utilisés sur place, soit évacués dans des décharges appropriées.
	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"/>	Le projet nécessitera l'apport de matériaux de construction et pour l'aménagement des espaces extérieurs.
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"/>	Le site du projet se situe dans une zone urbaine dense, et est lui même très imperméabilisé. Les seuls habitats potentiellement intéressants sont les arbres, principalement sur l'îlot Férié. Le site ne fait également pas partie des espaces naturels recensés sur Palaiseau et n'est pas intégré à des corridors écologique à préserver ou restaurer. (Source: SRCE) Il est donc probable que les enjeux écologiques soient faibles. En conséquence, aucune étude faune/flore n'a été réalisée.
	Si le projet est situé dans ou à proximité d'un site Natura 2000, est-il susceptible d'avoir un impact sur un habitat / une espèce inscrit(e) au Formulaire Standard de Données du site ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet est éloigné des sites Natura 2000, et il n'existe, a priori, aucun lien fonctionnel entre ces zones et le projet. Le site ne comporte pas actuellement d'habitat susceptible d'attirer les espèces spécifiques du site Natura 2000 le plus proche (espèces nicheuses, forestières, fréquentant les clairières et les landes (Engoulevant...) et des zones humides, avec de nombreuses espèces paludicoles) (Source : INPN)

	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"/>	
	Engendre-t-il la consommation d'espaces naturels, agricoles, forestiers, maritimes ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet est situé en zone urbaine et vise au renouvellement urbain du quartier en le ré-aménageant et en le densifiant. Emprise au sol avant aménagement : ~ 4 750 m ² SDP après aménagement : ~ 16 100 m ² Par conséquent, il évite donc la consommation d'espace naturel.
Risques	Est-il concerné par des risques technologiques ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le commissariat à l'énergie atomique possède un centre de recherche situé à 7 km au nord ouest du site. Une conduite de gaz naturel passe à proximité du projet (150 m plus au sud, rue de Paris), suivant le tracée de la voie ferrée. On note également la présence de plusieurs installations industrielles ayant des effets sur l'environnement réglementées sous l'appellation Installation Classée pour la Protection de l'Environnement (ICPE) (Source : Géorisques)
	Est-il concerné par des risques naturels ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Risque retrait gonflement des argiles (exposition moyenne) Potentiel radon catégorie 1 (niveau faible) Zone de sismicité 1 (Source : Géorisques) La commune est concernée par le phénomène de remontées de nappes mais le site se trouve en dehors de tout aléas. (Source : SIGES Seine-Normandie)
	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"/>	Au regard de l'histoire du site, seul le terrain occupé par l'entreprise "Paveurs de Montrouge" apparaît susceptible de contenir des pollutions. Un diagnostic a été réalisé par le BE Soler, il sera complété conformément à la réglementation pour valider la compatibilité sanitaire des terrains vis-à-vis des usages futurs.
Nuisances	Engendre-t-il des déplacements/des trafics	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Les usagers des nouvelles constructions seront amenés à se déplacer. La proximité des transports en commun (RER B, ligne de bus et ligne BHNS), permet de réduire la part modale de la voiture. De plus, la création d'un parking relais à proximité de la gare permettra le report modal de la voiture vers le transport ferré. Cependant une augmentation du trafic est évaluée à 90 véh./heure en émission le matin et 90 véh./heure en réception le soir. (étude CDvia en annexe)
	Est-il source de bruit ? Est-il concerné par des nuisances sonores ?	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	En dehors de la phase chantier, les seules nuisances sonores générées par le projet seront liées au trafic routier qui restera compatible avec un environnement de type urbain. Actuellement, le site est déjà soumis à des nuisances sonores causées par les infrastructures. En particulier, le trafic sur l'avenue des Alliés dépasse déjà la valeur limite réglementaire de 68dB (cf Annexe cartographique n°9).

	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"/>	Le projet ne générera pas de vibrations, excepté en phase travaux.
	Engendre-t-il des émissions lumineuses ? Est-il concerné par des émissions lumineuses ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Des éclairages extérieurs sont déjà présents pour assurer la sécurité des personnes sur les voies et cheminements. L'éclairage sera conforme à la législation concernant les niveaux d'éclairage et conçu de manière à concentrer les flux lumineux vers le sol, et vers les zones minérales.
Emissions	Engendre-t-il des rejets dans l'air ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Les rejets sont essentiellement liés au trafic routier généré par le projet.
	Engendre-t-il des rejets liquides ? Si oui, dans quel milieu ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Les seuls rejets liquides sont les eaux pluviales. Selon le résultat des études de sol à venir, elles seront soit infiltrées dans le sous sol, soit évacuées au réseau existant, avec accord du gestionnaire.
	Engendre-t-il des effluents ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Les eaux usées provenant de l'opération (sanitaires, WC, restauration) seront évacuées au réseau d'eaux usées intercommunal géré par le SIAHVY.
	Engendre-t-il la production de déchets non dangereux, inertes, dangereux ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Les déchets en phase de fonctionnement sont inertes (déchets ménagers). En phase chantier, les déchets produits seront des déchets classiques du BTP. Selon les études à venir, les matériaux potentiellement dangereux pour la santé ou pour l'environnement seront collectés conformément à la réglementation, et évacués en décharge appropriée.

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 est situé en dehors de la zone de servitude de protection de l'Église Saint-Martin de Palaiseau. De plus, plusieurs bâtiments sont identifiés comme bâtiment remarquables selon le PLU en vigueur mais ils sont situés en dehors du périmètre d'étude.
	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"/>	Globalement, les activités sur le site ne seront pas très différentes de ce qui existe à ce jour: gare, logements, activités. On notera juste la disparition d'une entreprise (Paveurs de Montrouge), et la création de surface de bureau.

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 sites de l'autorité environnementale et de la police de l'eau ont été consultés.

Plusieurs projets ont été recensés au sein de la commune de Palaiseau ainsi que dans les communes limitrophes.

- Projet hôpital Paris Saclay - Orsay situé à 4 km (avis de l'autorité environnementale en date du : 23 septembre 2020)
- Projet de lotissement à Champlan situé 8 rue du Clotais à approximativement 3.4 km (avis de l'autorité environnementale en date du : 8 octobre 2020)
- Projet aménagement secteur Est N118 de la Zac Corbeville polytechnique à Saclay situé à 4.7 km (avis de l'autorité environnementale en date du : 29 janvier 2019)
- Projet d'unité de valorisation énergétique de ENORIS à Massy situé à 2 km (avis de l'autorité environnementale en date du : 30 août 2018)
- Projet de Campus AgroParisTech-INRA situé à Palaiseau à 3.6 km (avis de l'autorité environnementale en date du : 21 février 2018)
- Projet de la ligne 18 du Grand Paris Express, le tracé prévu de la ligne est situé à 180 m au plus proche du site du projet (Rapport d'enquête publique unique préalable à la déclaration d'utilité publique modificative concernant le projet de la Ligne 18 du réseau de transport du Grand Paris Express)

Aucunes incidences du projet n'est susceptibles d'être cumulées avec ces différents projets.

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) :

Voir note explicative

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.

Il s'agit d'un projet de renouvellement urbain qui permettra: de remplacer de nombreux bâtiments vieillissant et énergétiquement peu performants par des constructions mieux adaptées aux besoins actuels, et respectant les normes récentes (RT, PMR, normes sanitaires, ...), de densifier un quartier à proximité de transports en commun performants, de faciliter l'accès à la gare RER. Ce projet s'attache à requalifier l'entrée nord de Palaiseau, tout en assurant la continuité et la cohérence avec l'existant. La gouvernance est assurée par la ville, qui a défini des objectifs ambitieux en termes de développement durable. Les études techniques à venir (sols, pollutions,) permettront de préciser les modalités de réalisation, notamment d'un point de vue environnemental. En conséquence, le projet ne nous semble pas devoir être soumis à 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	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 carto 7 - Plan foncier Annexe carto 8 - Transports en commun Annexe carto 9 - Risques naturels Annexe carto 10 - Cartes d'exposition au bruit Annexe carto 11 - Plan d'implantation des sondages Note explicative Etude de trafic réalisée par CDVla - janvier 2021

9. Engagement et signature

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



Fait à

Palaiseau

le, 27/04/2021

Signature



Le Maire
Président de la Communauté Paris - Sachy
Christophe de Lamoignon

Projet : Secteur Gare / Ilots Ferrié et Paveurs de Montrouge



Source : Atelier Germe&JAM – Janvier 2021

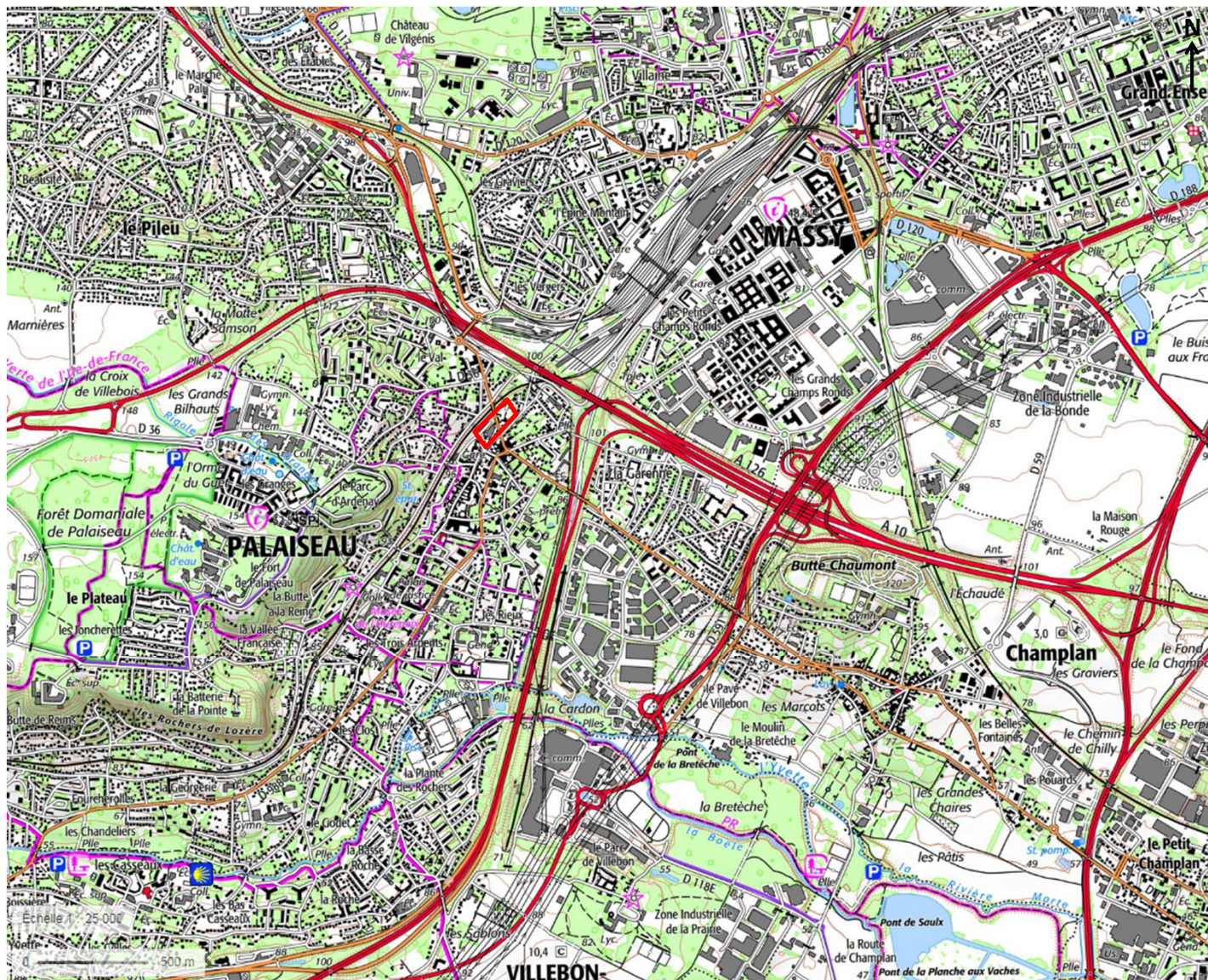
Annexes cartographiques

Sommaire :

Annexe 2a : Plan de situation au 1/25 000	3
Annexe 2b : Plan de situation rapproché au 1/5 000	4
Annexe 3a : Photo aérienne	5
Annexe 3b : Reportage photographique	6
Annexe 3c : Situation du projet	9
Annexe 4a : Schéma directeur	10
Annexe 4b : Schéma aménagement des espaces publics	11
Annexe 4c : Perspective	12
Annexe 4d : Coupes	13
Annexe 5a : Plan des abords actuels du projet	15
Annexe 6 : Situation du projet par rapport aux zones naturelles protégées	16
Annexe 7 : Plan foncier	18
Annexe 8: Transports en commun	19
Annexe 9 : Les risques naturels	20
Annexe 10 : Cartes d'exposition au bruit	21
Annexe 11 : Étude pollution : Plan d'implantation des sondages	23

Annexe 2a : Plan de situation au 1/25 000

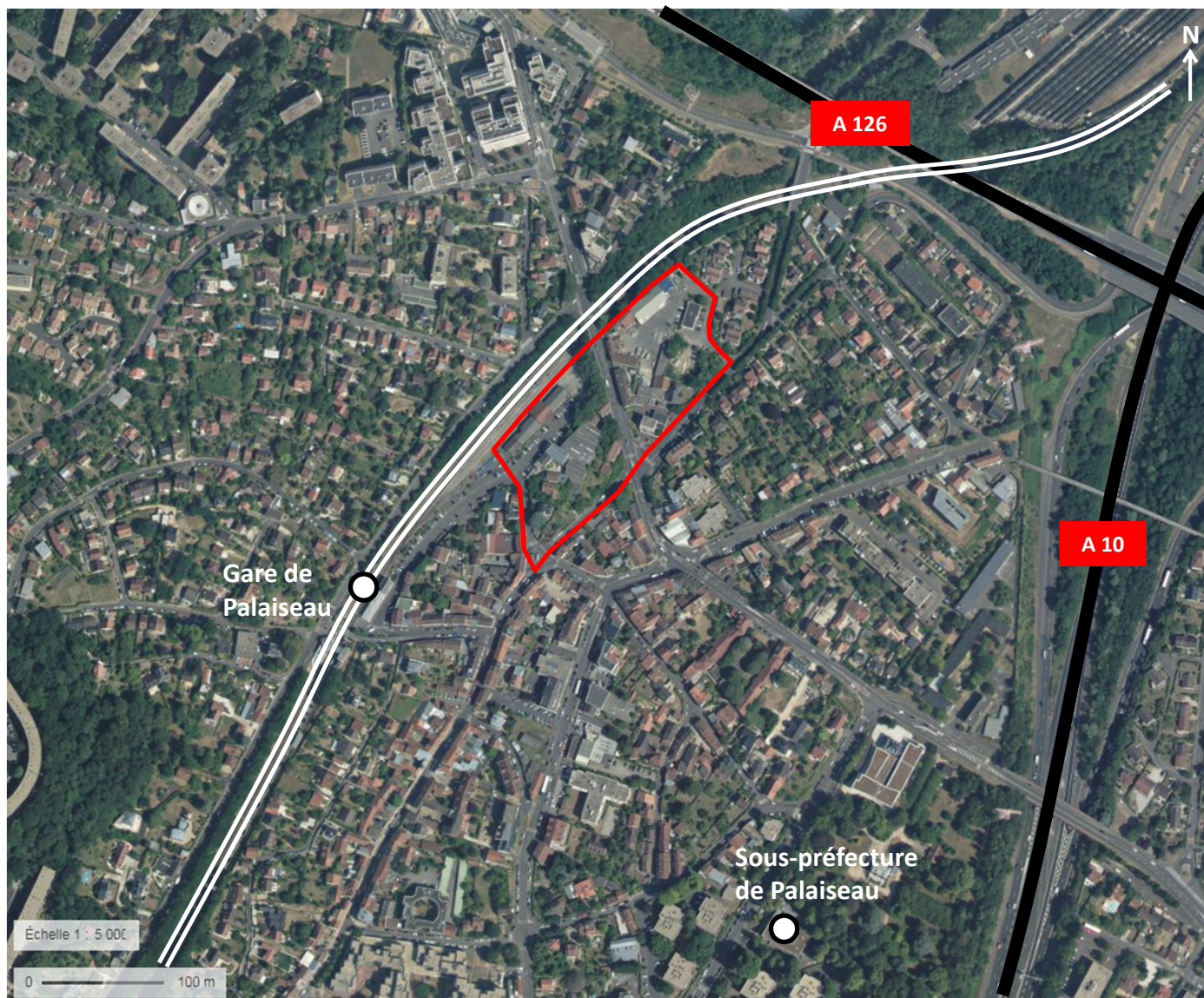
Source : Géoportail



— Site du projet

Annexe 2b : Plan de situation rapproché au 1/5 000

Source : Géoportail



— Site du projet

Annexe 3a : Photo aérienne

Source : Google Maps – Septembre 2020



— Site du projet

Annexe 3b : Reportage photographique

Source : Géoportail



— Site du projet

Annexe 3b : Reportage photographique

Source : Google Maps – Mai 2018 et Septembre 2020



#1



#2



#3



#4

Annexe 3b : Reportage photographique

Source : Google Maps – Septembre 2020



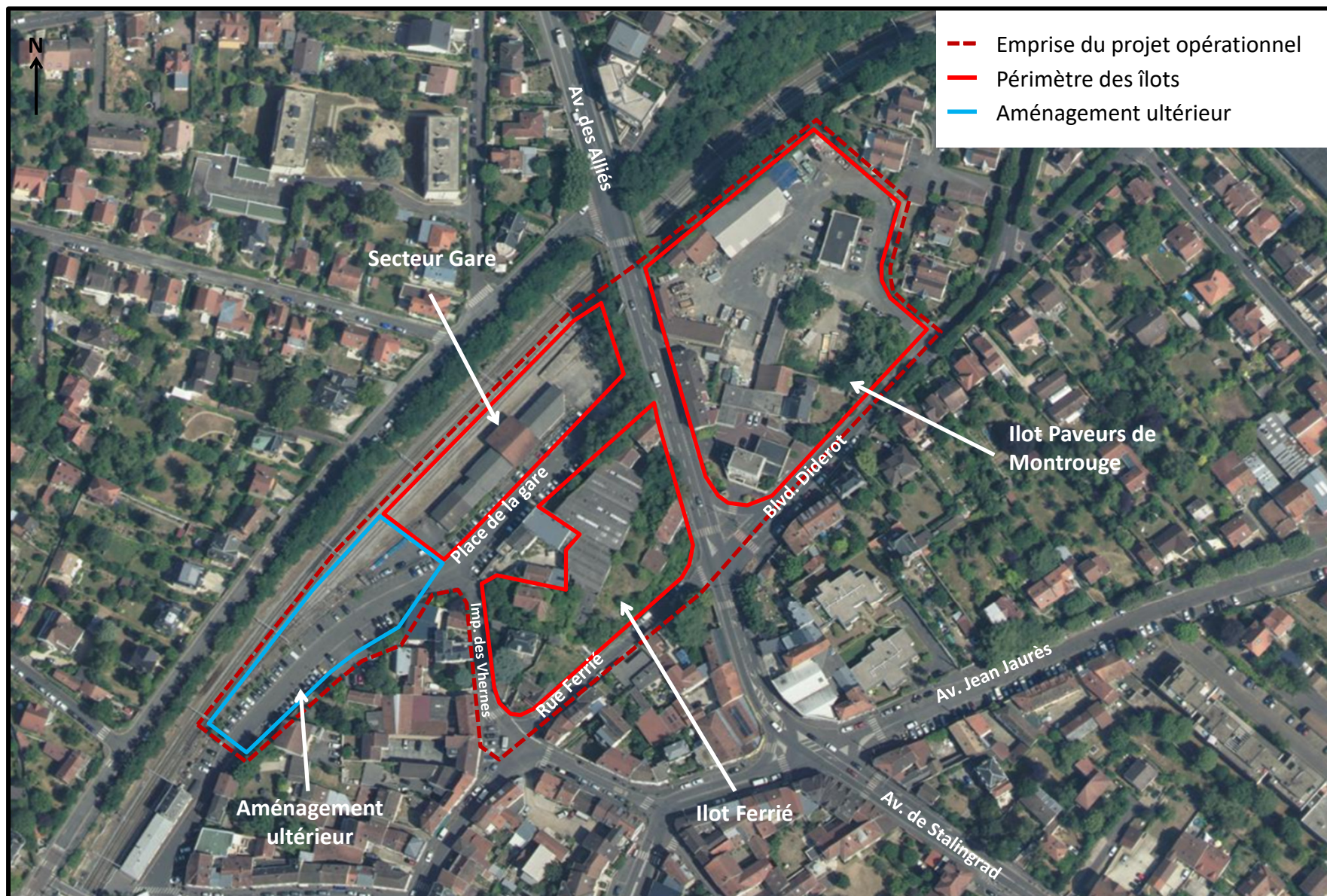
#5



#6

Annexe 3c : Situation du projet

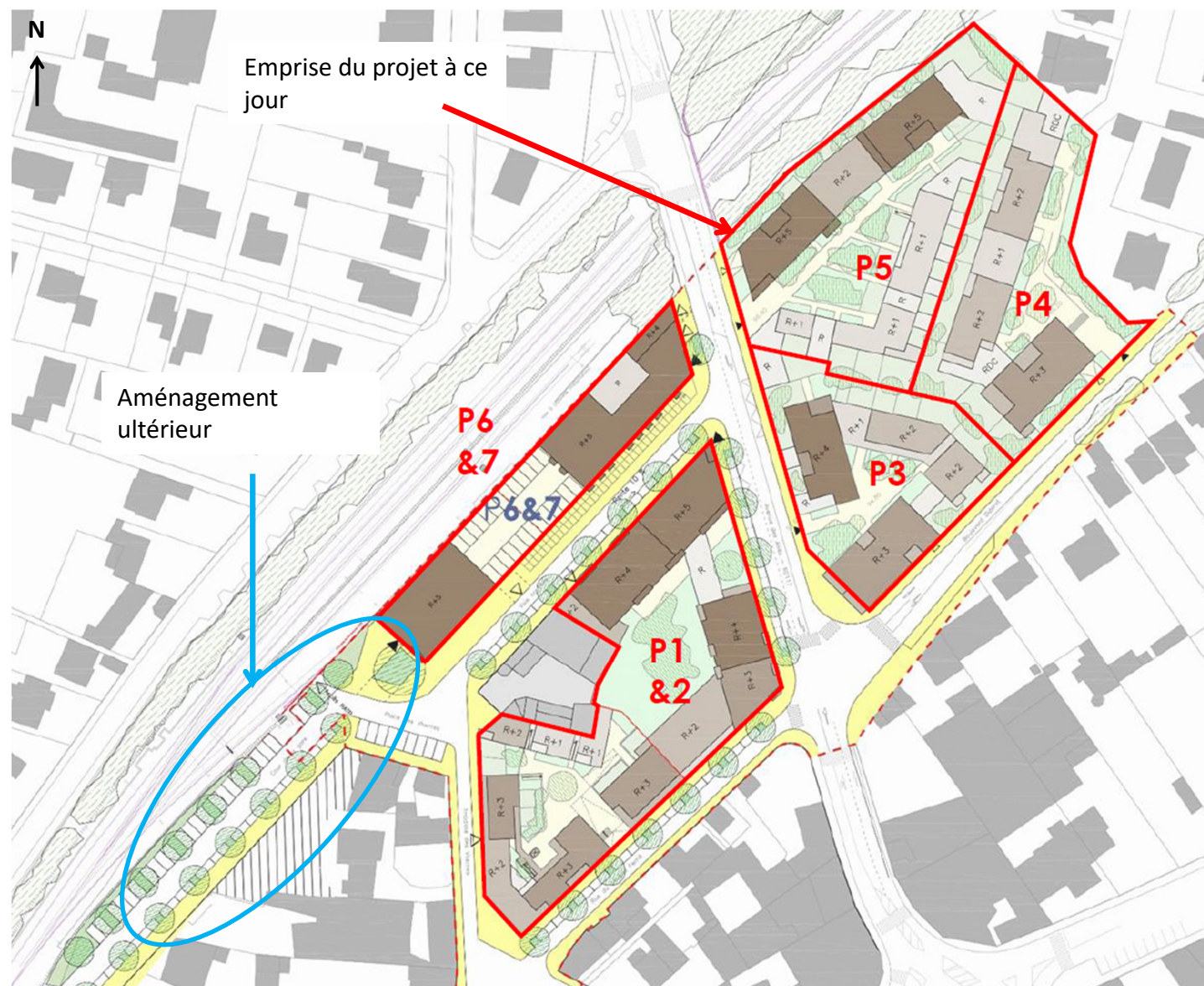
Source : Atelier Germe&JAM – Janvier 2021



Annexe 4a : Schéma directeur

Source : Atelier Germe&JAM – Janvier 2021

L'aménagement des abords de la gare ne fait pas partie du périmètre opérationnel du projet. Cet aménagement sera réalisé ultérieurement.



--- Périmètre du projet

Annexe 4b : Schéma aménagement des espaces publics

Source : Équipe Germe&JAM / Ma-Geo – Juin 2020



Annexe 4c : Perspective

(Les construction dans les îlots privés sont données à titre indicatif, sur la base du schéma directeur)

Source : Equipe Germe&JAM – Janvier 2021



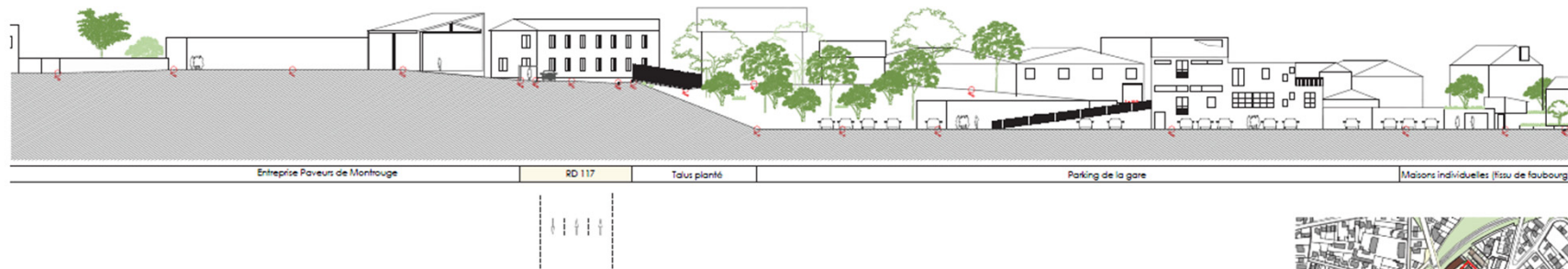
Annexe 4d : Coupes

(Les constructions dans les îlots privés sont données à titre indicatif, sur la base du schéma directeur)

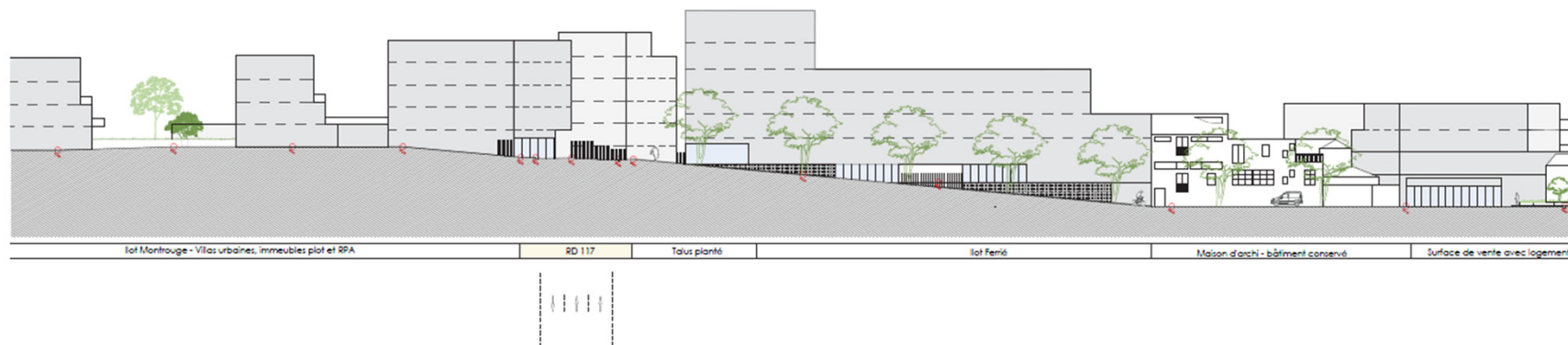
Source : Atelier Germe&JAM – Étude de composition urbaine Mai 2016

Coupe sur le parking de la gare

COUPE ÉTAT EXISTANT



COUPE PROJET



Annexe 4d : Coupes

(Les constructions dans les îlots privés sont données à titre indicatif, sur la base du schéma directeur)

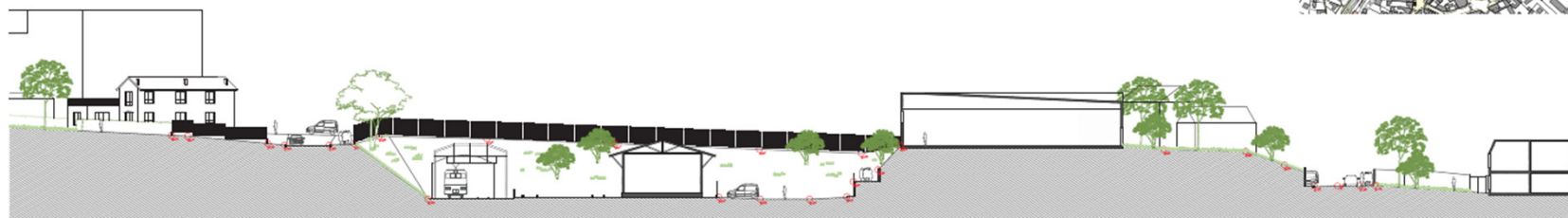
Source : Atelier Germe&JAM – Étude de composition urbaine Mai 2016

Coupe transversale sur îlot Ferrié

0 5 10 25 50m Ech : 1/500°



COUPE ÉTAT EXISTANT



Maisons pavillonnaires	Boulevard J Bara	Talus planté	RER	Friche ferroviaire	Parking de la gare	Îlot Ferrié	Rue G Ferrié	Maisons individuelles (Issu de faubourg)
------------------------	------------------	--------------	-----	--------------------	--------------------	-------------	--------------	--



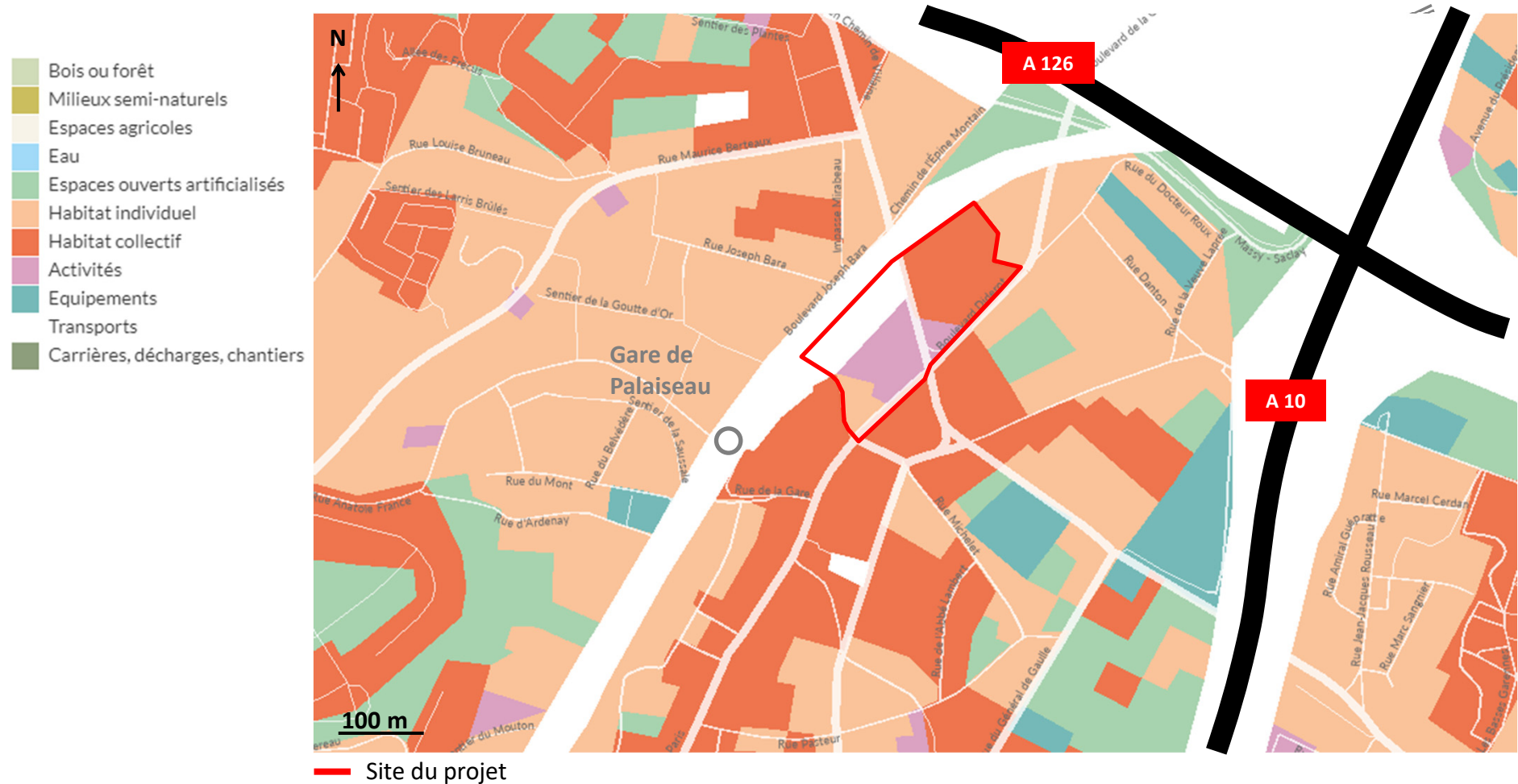
COUPE PROJET



Maisons pavillonnaires	Boulevard J Bara	Talus planté	RER	Parking P+R avec activités/logements étudiant	rampe 10%	Immeuble R+4/5	Cour avec jardin sur Boulevard	Immeuble plot R+5	Rue G Ferrié	Maisons individuelles (Issu de faubourg)
------------------------	------------------	--------------	-----	---	-----------	----------------	--------------------------------	-------------------	--------------	--

Annexe 5 : Plan des abords actuels du projet

Source : Institut Paris Région





Annexe 6 : Situation du projet par rapport aux zones naturelles protégées

Source : Géoportail



Les Zones NATURA 2000

 Site du projet  Zone NATURA 2000 Directive Oiseaux

Annexe 6 : Situation du projet par rapport aux zones naturelles protégées

Source : Géoportail

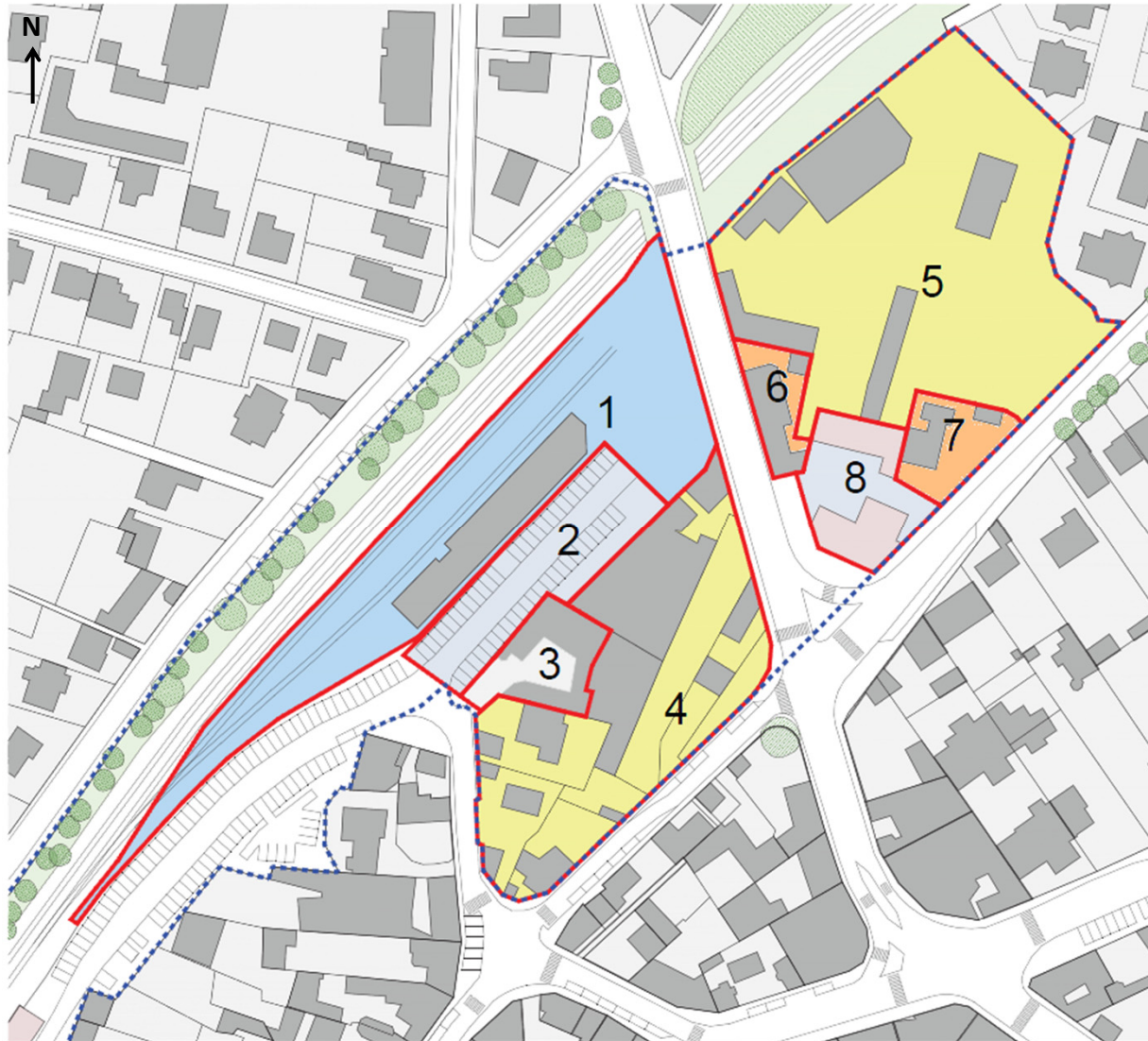


Les ZNIEFF






 Site du projet  ZNIEFF de type 1  ZNIEFF de type 2

Annexe 7 : Plan foncier

Source : Atelier Germe&JAM – Étude de composition urbaine Mai 2016



	Parcelle	Surface en m ²	Propriétaire	Occupation
1	BM 250	4670	RATP	Emprise ferroviaire
2	Parking	1531	Commune	Parking gare
3	BM 343	687	Privé	Bâti
4	Îlot Ferrié	4205	EPFIF	Bâti
5	BN 4	6770	EPFIF	Paveurs de Montrouge
6	BN 3	439	Privé	Bâti
7	BN 2	567	Privé	Bâti
8	BN 1	975	Commune	Hôtel de Police

-  Foncier convention EPFIF
-  Foncier propriété commune de Palaiseau
-  Foncier propriété par la RATP
-  Foncier propriétaires privés
-  Foncier en cours d'acquisition par le promoteur

Annexe 8: Transports en commun

Source : Communauté d'agglomération de Paris Saclay



- RER B**
- Ligne 1 - Orsay (RER) - Igny (RER)**
- Ligne 14 - Palaiseau (Polytechnique Vauve) - Massy (RER)**
- Ligne P - Palaiseau (Rond-Point Camille Claudel) via Place de la Victoire**
- Ligne Express :**
 - 91-06 : Massy-Palaiseau (RER) Christ de Saclay
 - 91-10 : Orly 1-2-3 Montigny-le-Bretonneux (St Quentin Gare)
 - 91-11 : Massy Palaiseau (RER) Montigny-le-Bretonneux (St Quentin Gare)
- Site du projet**

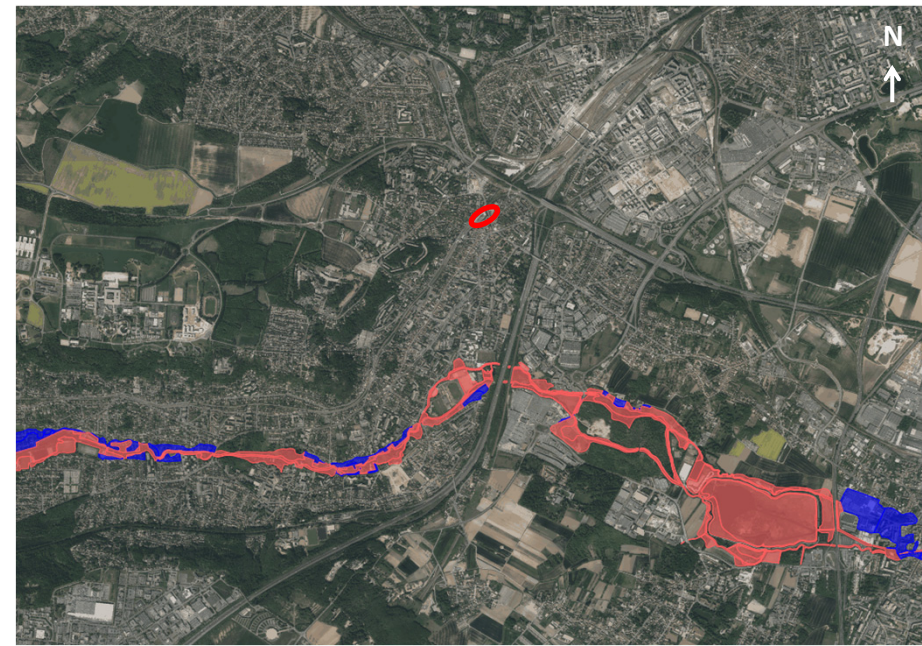
Annexe 9 : Les risques naturels

Source : Géorisques



Risques Argiles

- Site du projet
- Exposition moyenne
- Exposition forte



Risques Inondations – Zonage réglementaire

- Prescription hors zone d'aléa
- Prescriptions
- Interdiction
- Interdiction stricte

Annexe 10 : Carte d'exposition au bruit

Source : Bruitparif



Carte des niveaux sonores représentant l'indicateur de bruit Lden sur une journée complète.

— Site du projet

Annexe 10 : Carte d'exposition au bruit

Source : Bruitparif



Carte des zones de dépassement de la valeur limite réglementaire de 68 dB(A) pour l'indicateur Lden.
— Site du projet

Annexe 11 : Étude pollution - Plan d'implantation des sondages

Source : Soler Environnement – 2008



Cuve n°1 : Environ 5 000 L de fioul (cuve enterrée)

Cuve n°2 : 20 000 L (12 000 L de gasoil + 8 000 L de fioul) (cuve enterrée)

Cuve n°3 : Cuve à fioul aérienne (volume indéterminé)

PALAISEAU

Secteur Gare / Ilots Ferrié et Paveurs de Montrouge

Demande d'instruction au cas par cas

Note explicative

Sommaire

I.	Contexte	3
II.	Le site du projet	4
III.	Le projet	9
	III. 1 Les démolitions	9
	III. 2 Caractéristiques du projet	9
	III. 3 Les objectifs environnementaux	10
IV.	Appréciation des enjeux et réponses apportées par le projet	11
	IV. 1 Les espaces naturels et les enjeux écologiques	11
	IV. 2 Patrimoine architectural et insertion urbaine paysagère	12
	IV. 3 Ressource en eau et milieux aquatiques	13
	IV. 4 Sous-sol / Sol en tant que ressource	14
	IV. 5 Pollution des sols	14
	IV. 6 Climat / Énergie	15
	IV. 7 Mobilités / Stationnement	16
	IV. 8 Risques naturels	18
	IV. 9 Risques technologiques	19
	IV. 10 Nuisances sonores	19
	IV. 11 Nuisances lumineuses	19
	IV. 12 Déchets / Matériaux	20

Date	Indice	Objet de la modification	Référence
04/02/2021	A	Sortie du document	22699
10/03/2021	B	Corrigé suite à remarques de la SEM PS et de G&J	
07/05/2021	C	Corrigé suite à remarques ville	

Cette note, jointe à la demande d'examen au cas par cas destinée à statuer sur la nécessité d'une évaluation environnementale pour le projet d'aménagement du secteur gare de Palaiseau, a pour objectif de présenter le projet, d'évaluer la vulnérabilité du milieu dans lequel il s'insère, et de montrer les moyens mis en œuvre par le maître d'ouvrage pour éviter, réduire, et compenser les impacts négatifs pressentis.

I. Contexte

La ville de Palaiseau a engagé il y a plusieurs années une réflexion sur le devenir du secteur de la gare RER, incluant deux îlots en partie désaffectés (Ilots Ferrié et Paveurs de Montrouge), ainsi que des terrains appartenant à la RATP.

Elle a confié au cabinet d'architectes urbanistes Germe&JAM une étude visant à définir les possibilités de renouvellement urbain, afin de requalifier cet espace stratégique mais vieillissant et désorganisé, et d'y créer des logements pour répondre aux besoins de la population.

Cette étude a abouti à la réalisation d'un schéma urbain et programmatique, qui comprend :

Dans les espaces publics :

- La requalification et la réorganisation des abords de la gare, avec le prolongement de la rue de la Gare jusqu'au Boulevard des Alliés et la création d'un parking P+R.
- La requalification de la rue Ferrié et de l'impasse des Vhernes, et des accotements de l'avenue des Alliés et du boulevard Diderot.

La ville sera maître d'ouvrage de ces aménagements de l'espace public, qui ne sont pas soumis au dépôt d'autorisation d'urbanisme.

Dans les îlots privés :

- La démolition des constructions existantes et la réalisation de programmes mixtes (logements, activités, résidences pour personnes âgées, ...), qui seront accessibles directement à partir des voies publiques.
- La création d'un bâtiment à usage triple : (parking P+R, programmes d'activités) sur l'îlot RATP.

L'EPFIF et la ville maîtrisent la majeure partie des îlots Ferrié et Montrouge. Ce foncier sera vendu à un promoteur, qui effectuera les démolitions et dépollution nécessaires et déposera des permis de construire.

La réalisation du bâtiment à usage triple fera également l'objet d'un permis de construire sous triple maîtrise d'ouvrage : RATP Habitat, Ville de Palaiseau, Investisseur privé

Aujourd'hui, il est envisagé la réalisation de ce programme, qui sera complété à terme par le réaménagement de la place de la Gare.

Au regard de ses caractéristiques, **le projet est soumis à examen au cas par cas** au titre des rubriques suivantes de la nomenclature annexée à l'article R.122-2 du code de l'environnement :

- *Rubrique 6a : construction d'une route classée dans le domaine public d'une commune*
La rue de la gare, voie communale, sera prolongée de 30 m environ.
- *Rubrique 39b : opération d'aménagement dont le terrain d'assiette est compris entre 5 et 10 ha, ou dont la SDP est supérieure ou égale à 10 000 m² :*
La superficie de l'opération est de 2.4 ha environ (inclus îlots et espaces publics), et la SDP développée sera de 16 100 m² environ.
- *Rubrique 41a : Aires de stationnement ouvertes au public, de 50 unités ou plus.*
Le projet prévoit la réalisation d'un parking P+R en superstructure (150 places), ainsi que la réorganisation du stationnement le long des voies, soit environ 80 places.

II. Le site du projet

Source : Germe&JAM

Le site du projet représente une superficie de 2.4 ha environ.

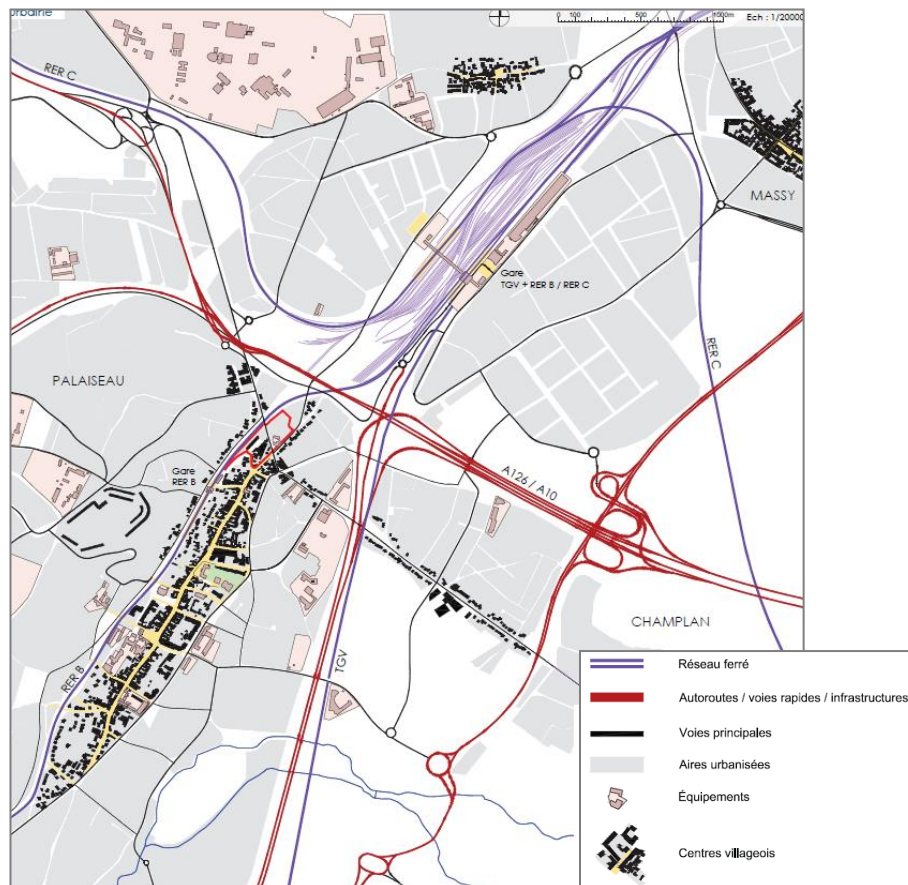
Situation

Il se trouve à la « porte » nord du centre villageois de Palaiseau, à l'angle de :

- L'Avenue des Alliés (RD 117), artère structurante du territoire.
- Le Boulevard Diderot prolongé par la rue de Paris, tracé historique et rue principale du village.

Le croisement de cet ancien tracé historique avec la RD 117 dessine un lieu stratégique pour mettre en façade le centre-ville sur l'armature urbaine structurante du territoire mais aussi pour l'ouvrir sur l'avenue (accessibilité, visibilité).

Le site est également bordé par le faisceau ferroviaire, qui lui offre une longue façade visible depuis le train.



Occupation des sols

Le site de projet comporte :

- Des emprises publiques : partie de l'avenue des Alliés, de la rue du Général Ferrié, du boulevard Diderot ; impasse des Vhernes.
- Et 3 îlots :

- Au nord : l'îlot « paveurs de Montrouge » (8 355 m²), du nom de l'entreprise qui occupe la majeure partie du terrain. Cette entreprise est une société de travaux publics ayant pour activités principales les aménagements urbains et les travaux routiers. Elle sera relocalisée ailleurs.

Cet îlot comprend également : le bureau de police municipal, et deux constructions privées (un pavillon et une copropriété de 9 propriétaires). Toutes ces constructions sont en cours d'acquisition par un promoteur, elles sont amenées à être détruites.

A l'exception d'un jardin et d'un espace vert à l'entrée de l'entreprise, cet îlot est très fortement imperméabilisé : seulement 9 % environ de la surface de l'îlot est végétalisée.



Figure 2 Vue aérienne de l'îlot "Paveurs de Montrouge" - Source : Géoportail



Figure 3 Vue 3D de l'îlot "Paveurs de Montrouge" - Source : Google Maps

- Au sud-ouest : l'îlot Ferrié (4 892 m²) : il est occupé en grande partie par les bâtiments d'une ancienne entreprise d'électricité, qui n'est aujourd'hui plus en activité sur la parcelle. On compte également des maisons anciennes aujourd'hui inoccupées. Les jardins de ces constructions représentent une surface perméable de 1 530 m² environ, soit 30 % de la surface de l'îlot.

A l'angle de l'impasse Vhernes et du parking de la gare, une petite cours urbaine dessert des constructions occupées par quelques artisans. L'ensemble sera préservé.



Figure 4 Vue aérienne de l'îlot Ferrié - Source : Géoportail



Figure 5 Vue 3D de l'îlot Ferrié - Source : Google Maps

- Au nord-ouest : les terrains RATP (4 670 m²), sur lesquels se trouvent plusieurs bâtiments d'exploitation aujourd'hui inoccupés, ainsi que des zones de stockage/évolution.

L'ensemble de l'îlot est complètement imperméabilisé, à l'exception du talus de l'Avenue des Alliés, qui est recouvert de boisement spontané (Robinier faux acacia).



Figure 6 Vue aérienne des emprises de la RATP - Source : Géoportail

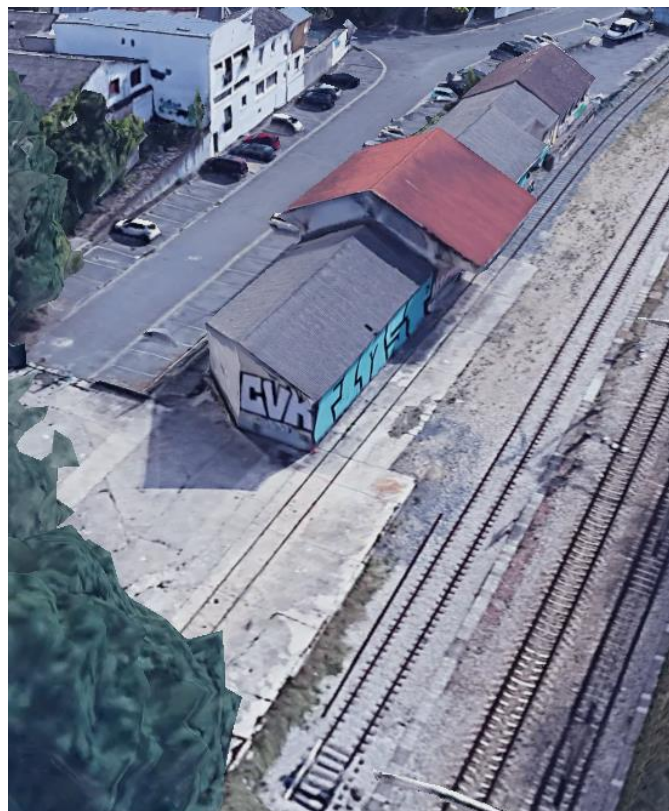


Figure 7 Vue 3D des emprises de la RATP- Source : Google Maps

Accessibilité

Le site d'étude bénéficie d'une accessibilité exceptionnelle, qui conjugue une adresse en transports en communs (dont le RER B) et une adresse sur le réseau magistral du sud francilien :

- Le secteur est adressé sur la gare de Palaiseau mais est aussi tout proche de la gare de Massy (environ 1.2 km à vol d'oiseau) dont le rayonnement est d'envergure métropolitaine avec la ligne TGV et une fréquence importante des RER B et C.
- Il est raccordé au réseau autoroutier A 126 / A 10 par le biais de la RD 117 qui est le grand tracé structurant du nord de Palaiseau.
- Il profite d'une desserte bus appréciable avec notamment la proximité d'une station de bus à haut niveau de service (BHNS) à 250 m.

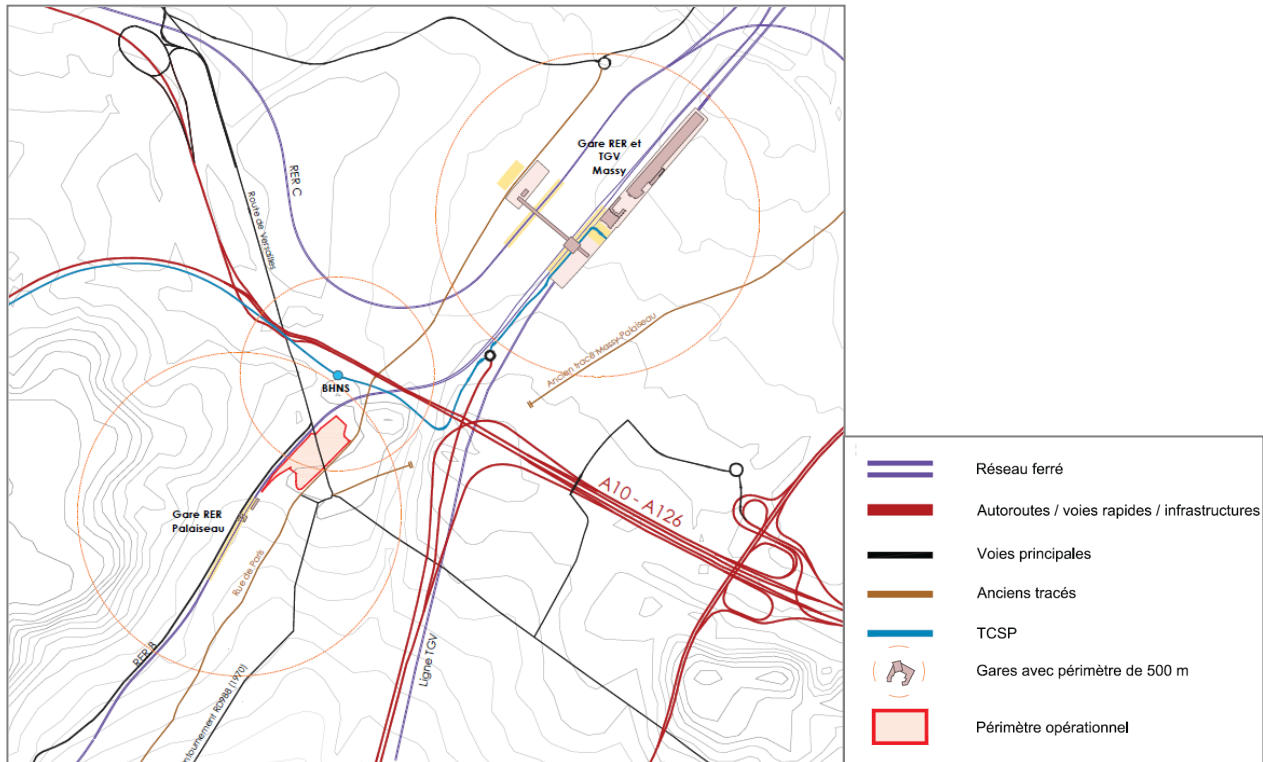


Figure 8 Le site au cœur des infrastructures - Source : Germe&JAM

Relief et paysage

Entre le plateau de Saclay et la vallée de l'Yvette, le village de Palaiseau s'étire le long de la rue de Paris. Edifié à flanc de coteau et bien exposé au sud est, il profite de bonnes conditions d'ensoleillement et des vues profondes sur la vallée.

Cette déclivité est perceptible dans le tracé de la RD 117, qui plonge vers la vallée depuis son point haut défini à la croisée de la RD 36.

Le site de la gare est marqué par deux paysages :

- Un grand paysage ferroviaire qui ouvre la profondeur de champ et des vues sur la colline depuis les voies qui bordent le faisceau du RER, en premier lieu depuis la RD 117 et le Boulevard Joseph Bara.
- Une micro-géographie marquée par un « bouton » dans l'îlot Férié.

Foncier

La majeure partie des terrains privés est maîtrisée, par la ville, l'EPFIF, et la RATP (cf. *annexe cartographique n°7*)

Les autres propriétés sont en cours d'acquisition à l'amiable par le promoteur.

III. Le projet

Les invariants programmatiques, urbains et paysagers, définis par le schéma directeur validé en 2016, ont été intégrés au PLU sous forme d'une OAP.

En complément, afin de garantir la qualité des opérations réalisées sur les ilots, et le respect des ambitions communales, l'EPPFIF a missionné le bureau d'étude EODD pour **une mission d'AMO Développement Durable**, qui comprend :

- La réalisation d'un diagnostic partagé.
- La définition d'objectifs chiffrés sur les sujets environnementaux (carbone, eau, biodiversité, mobilités, qualité de vie, énergie, ...).
- La réalisation du volet environnemental du CPAUPE.
- Le visa sur les permis de construire.
- Le suivi des chantiers.

Cette mission est en cours, le diagnostic et les objectifs n'ont pas encore été validés par la ville. Cependant, celle-ci a d'ores et déjà affiché des intentions en termes de neutralité carbone.

On notera par ailleurs que **plusieurs expertises ont été réalisées**, qui permettent de conforter le projet et d'assurer les bonnes conditions de sa réalisation :

- Une étude de programmation, réalisée par Intencité (février 2018), portant sur l'attractivité du centre-ville et sur le positionnement de l'offre commerciale au regard des projets à venir, et permettant d'identifier les potentiels d'activités développables.
- Une étude de trafic sur la RD 117, réalisée par CDVia (janvier 2020), visant à analyser le fonctionnement prévisionnel des carrefours impactés par le projet et par le futur conservatoire situé à quelques centaines de mètres.
- Une étude sur le stationnement autour de la gare, réalisée par CDVia (janvier 2020).
- Un diagnostic phytosanitaire réalisé par Silvavenir pour le compte de l'EPPFIF le 7 janvier 2021.
- Une étude diagnostic de l'état des sols sur le site Paveurs de Montrouge, réalisée par SOLER (2008).

III. 1 Les démolitions

La surface démolie est de l'ordre de 4 750 m² (emprise au sol), correspondant à des maisons et des hangars.

Les démolitions seront réalisées par le promoteur.

III. 2 Caractéristiques du projet

Le projet vise à contribuer à la consolidation et à l'étirement de la centralité urbaine principale de Palaiseau. L'installation du projet sur la RD 117 cherche à garder le caractère villageois de la commune et à fédérer les fonctions commerciales et les équipements publics de la rue de Paris. La programmation du projet a été définie en fonction des besoins de la ville.

Dans les espaces publics, le projet consiste à :

- Élargir l'emprise de l'avenue des Alliés et la rue Ferrié afin de permettre la création de places de stationnement d'un côté de la chaussée et l'agrandissement du trottoir afin de faciliter et sécuriser les déplacements à pied. Des alignements d'arbres seront également intégrés.

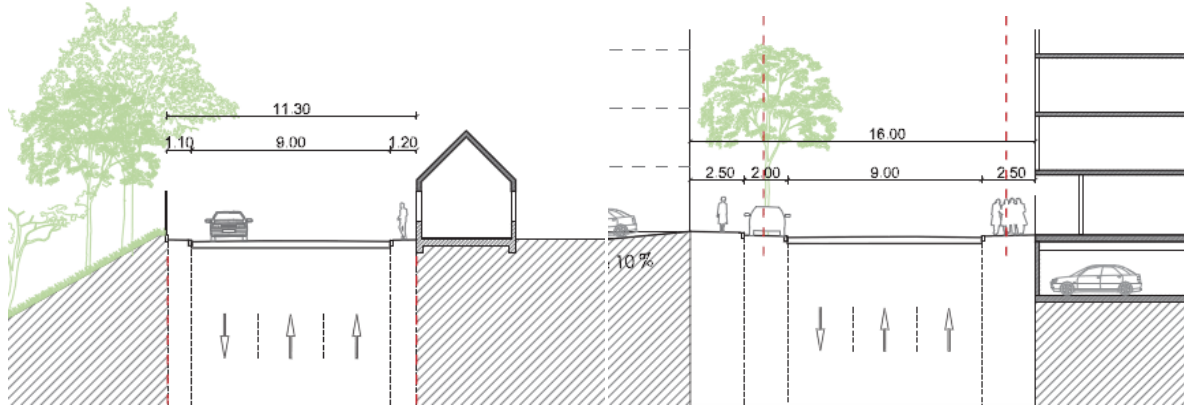


Figure 9 Coupe Avenue des Alliés avant projet

Figure 10 Coupe Avenue des Alliés après projet

Source : Germe&JAM

- Réaménager et prolonger la rue de la gare avec la création d'un accès au futur P+R, réorganisation des stationnements extérieurs. Un large trottoir permettra de faciliter l'accès à la gare.

Dans les îlots privés :

Le plan directeur établi à la demande de la ville de Palaiseau, ainsi que les ambitions environnementales précédemment définies et reprises ci-dessous, seront pris en compte par le promoteur en charge de la construction du programme de la commune.

A ce stade des études, le programme comprend la création de logements au sein de l'îlot Paveurs de Montrouge. Sur l'îlot Ferrié, il s'agira essentiellement d'équipements : une résidence pour personnes âgées accompagnée d'un équipement public d'intérêt collectif. Concernant le secteur de la gare, le projet prévoit la création d'un parking relais P+R (d'une capacité de 150 places environ), avec la création d'un équipement privé et de logements d'étudiants.

Les intentions d'aménagement dans les îlots, telles qu'elles sont définies par le schéma directeur, ont été prévues de sorte à s'intégrer à la morphologie urbaine et paysagère de la commune. L'objectif est de redonner de l'homogénéité à des formes urbaines qui sont aujourd'hui assez hétéroclites.

En outre, une part importante sera accordée aux jardins, à la conception d'espace plus ouverts afin de donner à l'avenue des Alliés un caractère nettement plus paysager avec des cours ouvertes sur la rue ayant pour but de préserver des percées visuelles en créant un alignement discontinu, et encourageant les mobilités douces.

III. 3 Les objectifs environnementaux

En termes environnemental, on note que le schéma directeur intègre plusieurs dispositifs qui permettront limiter les déplacements carbonés :

- L'amélioration de l'accès à la gare par la requalification des voies, le prolongement de la rue de la gare jusque l'avenue des Alliés, la réorganisation du stationnement et la création du parking P+R.
- La requalification des voiries afin de proposer des espaces piétons plus larges, agrémentés de végétation permettant de limiter l'effet Ilot de Chaleur Urbain (ICU).
- La densification des constructions aux abords de l'axe de TC lourd, et à proximité des aménités du centre-ville
- La mixité des fonctions (résidentiel, stationnement proche de la gare, activités tertiaires) s'inscrit dans le cadre de l'élargissement du centre-bourg et améliore l'effet « ville des courtes de distances ».

La ville de Palaiseau cherche à faire de ce projet une référence en termes d'environnement et de développement durable. Ainsi, à ce stade, il est prévu d'atteindre la labellisation E3C1, avec recours à un réseau de chaleur alimenté par la biomasse.

L'inscription dans la démarche Bâtiments Durables Franciliens (BDF) pourrait également être envisagée (à confirmer).

Plusieurs pistes d'action ont ainsi été proposées par le groupe EODD (AMODD) afin d'atteindre les critères requis pour ces labellisations. On note en particulier :

- Favoriser une démarche *bas carbone* pour l'ensemble du projet, en travaillant d'abord sur la réduction des besoins énergétiques :
 - Recours aux matériaux dit biosourcés.
 - Produire des énergies renouvelables en favorisant une mutualisation de la production.
 - Implantation bioclimatique des logements.
 - Anticiper la future RE 2020.
- Proposer des logements de qualité :
 - Gérer le confort estival par des prestations passives (stores, volets persiennes, ...).
 - Soigner la qualité de l'air.
 - Traiter l'acoustique du projet.
 - Favoriser l'accès aux espaces extérieurs.

IV. Appréciation des enjeux et réponses apportées par le projet

IV. 1 Les espaces naturels et les enjeux écologiques

Aucune zone à enjeu écologique ne se trouve à proximité, ou en lien avec le site.

Les ZNIEFF les plus proches sont situées à distance de l'ordre de 2.5 km environ. Il s'agit :

- Du Bassin de retenue de Saulx (type 1, n° régional : 91587001).
- De la Forêt de Verrières (type 2, n° régional : 91000004).

La zone couverte par un arrêté de protection biotope la plus proche est situé à 11 km plus à l'est. Il s'agit de la fosse aux carpes (ID : FR3800499).

Le site Natura 2000 le plus proche est situé à 10 km à l'ouest, il s'agit d'un site de la directive "Oiseaux" :

- FR1112011– Massif de Rambouillet et zones humides proches.

Le projet est éloigné des sites Natura 2000 et le site du projet ne comporte pas actuellement d'habitat susceptible d'attirer les espèces spécifiques du site le plus proche (espèces nicheuses, forestières, fréquentant les clairières et les landes (Engoulevent...) et des zones humides, avec de nombreuses espèces paludicoles).

Il n'existe aucun lien fonctionnel entre ces zones et le projet.

L'existence de corridors écologique entre le site du projet et ces sites n'est donc pas démontrée.

Eu égard à la faible surface d'espaces verts sur le site, il n'a pas été fait de diagnostic faune flore habitat.

Niveau d'enjeu lié au milieu naturel : Faible

Mesure de réduction :

- L'OAP du PLU limite l'emprise au sol des bâtiments pour conserver l'espace au sol en pleine terre et atteindre un coefficient de pleine terre de 20 % par îlot.

Mesures d'accompagnement proposées par l'AMODD (dont la faisabilité reste à étudier) :

- Imposition d'un coefficient de pleine terre de 20%.
- Multiplier les essences végétales.
- Aménager la parcelle de manière à favoriser la biodiversité en proposant un coefficient CBS à minima équivalent à l'existant et en mettant en œuvre a minima trois strates végétales.

IV. 2 Patrimoine architectural et insertion urbaine paysagère

Selon le diagnostic réalisé par Germe&JAM, le projet est situé au centre de trois configurations de tissu urbain qui se caractérisent comme suit :

- Un tissu urbain dit de « village » situé au sud et sud-ouest du site.
- Un tissu pavillonnaire qui constitue avec le tissu villageois la morphologie urbaine prépondérante de la ville de Palaiseau.
- Dans une moindre mesure, et de façon plus éparse, une armature urbaine d'immeubles collectifs qui structure la partie nord de Palaiseau mais également la rue E. Branly.

Palaiseau possède un patrimoine architectural important avec un nombre important de ses pavillons identifiés comme bâtiments remarquables au PLU. Cependant, aucun de ces bâtiments ne se trouve sur le site du projet ou à proximité immédiate.

La commune recense un bâtiment classé Monument Historique depuis 1930. Il s'agit de l'église Saint-Martin de Palaiseau. Le site du projet se trouve à 1 km environ au nord de cette église et il n'est donc pas concerné par sa zone de servitude.

Niveau d'enjeu lié au patrimoine architectural et à l'insertion paysagère : Faible

Mesures d'accompagnement reprises au schéma directeur :

- Adaptation de la taille des bâtiments afin de permettre une bonne insertion paysagère selon les bâtis déjà existant.
- L'immeuble urbain et la maison mitoyenne sont les modèles retenus afin de mieux composer avec le tissu urbain actuel.

IV. 3 Ressource en eau et milieux aquatiques

La préservation de la ressource en eau et des milieux aquatiques est un enjeu fort à l'échelle nationale.

✓ **Eaux superficielles**

Le territoire communal est concerné par deux bassins versants : celui de la Bièvre au nord et celui de l'Yvette au sud. Le site du projet se situe lui dans le bassin versant de l'Yvette et il n'existe pas de cours d'eau sur le site ou à proximité, le plus proche étant l'Yvette situé à environ 1 km plus au Sud.

La commune de Palaiseau est soumise au SAGE Orge-Yvette. Selon la révision du SAGE d'avril 2011, l'Yvette est un cours d'eau fortement modifiée, dans un état global bon et disposant d'un bon potentiel écologique ainsi qu'un bon état chimique. Le débit annuel moyen observé dans la commune voisine de Villebon-sur-Yvette est d'environ 1.32 m³/s.

✓ **Eaux souterraines**

La commune se situe au droit de plusieurs masses d'eau souterraine que sont « Craie et tertiaire du Mantois à l'Hurepoix » et « Albien-néocomien captif »

Ces nappes ne sont pas répertoriées en Zone de répartition des Eaux (ZRE) (Source : SIGES Seine-Normandie).

A ce jour, le choix de l'exutoire des eaux pluviales n'est pas encore défini : les études de sols à venir permettront de déterminer la profondeur des nappes et la perméabilité du sol sur le site.

Les techniques alternatives seront privilégiées (gestion à la parcelle, ouvrages superficiels, ouvrages filtrants, ...), favorisant les déperditions au fil de l'eau et le piégeage des matières en suspension. Si elle est possible, l'infiltration sera retenue. Dans le cas contraire, les eaux pluviales de l'opération seront évacuées, à débit limité, au réseau communautaire séparatif.

Les dispositifs retenus prendront en compte la présence potentielle de pollution dans les sols

✓ **Alimentation en eau potable**

Les bâtiments seront alimentés en eau à partir du réseau d'eau potable, pour des usages classiques (sanitaires, alimentation...).

Le réseau de distribution d'eau potable est géré par le Syndicat des Eaux d'Ile-de-France (Source : SEDIF). Il est principalement alimenté à partir de la Seine, la Marne et l'Oise et dans une moindre mesure des nappes du Champigny et de l'Albien.

✓ **Les zones humides**

Le projet n'est concerné par aucune zone humide d'importance internationale (Site Ramstar). En complément, selon la cartographie des enveloppes d'alerte zones humides, à l'échelle de l'Ile-de-France réalisée par la DRIEE, le site ne se trouve dans aucune zones humides potentielle identifiée.

Il n'y a pas eu d'étude de caractérisation sur le site, qui est très imperméabilisé et loin de tout cours d'eau.

✓ **Protection des captages**

La commune de Palaiseau n'est pas située dans un périmètre de protection rapprochée d'un captage d'eau.

Niveau d'enjeu lié à la ressource en eau et aux milieux aquatiques : Faible
Mesures d'accompagnement reprises au schéma directeur :

- L'augmentation des surfaces d'espaces verts (+25%) permettra de se rapprocher du cycle naturel de l'eau.
- Si la perméabilité des sols le permet, les eaux pluviales provenant des espaces imperméabilisés seront de préférence infiltrées (selon résultats de l'étude de sol).
- L'utilisation de mesures alternatives de gestion de l'eau pluviale qui favorise les pertes au fil de l'eau, ainsi que la décantation / filtration des matières en suspension, et donc la réduction des apports de pollution au milieu naturel.

Mesures d'accompagnement proposées par l'AMODD (dont la faisabilité reste à étudier) :

- Favoriser la récupération des eaux pluviales par la mise en place d'équipements spécifiques. Une réflexion sur la réutilisation des eaux pluviales pourra être demandée.

IV. 4 Sous-sol / Sol en tant que ressource

Le projet prendra en compte les caractéristiques du sous-sol pour la conception des bâtiments et des espaces extérieurs.

S'agissant d'un projet en renouvellement urbain, il n'aura que peu d'effets négatifs sur la nature des sols qui sont déjà très fortement artificialisés. La préservation de 20% de la surface des îlots en pleine terre, imposée par le PLU, favorisera l'infiltration des eaux, et la préservation d'un écosystème lié au sous-sol.

En effet pour de nombreux organismes, le sol est à la fois un lieu de vie, de déplacement et constitue un réseau écologique nommé la trame brune dont la continuité est à préserver, au même titre que les trames vertes et bleues.

Niveau d'enjeu lié au sol et au sous-sol : Faible
Mesures de réduction :

- L'OAP du PLU limite l'emprise au sol des bâtiments pour conserver l'espace au sol en pleine terre et atteindre un coefficient de pleine terre de 20 % par îlot.

IV. 5 Pollution des sols

Un site BASIAS se trouve dans l'emprise du projet et est toujours en activité. Il s'agit de l'entreprise « Les Paveurs de Montrouge ». Ses activités comportent, selon Géorisques :

- L'entretien et la réparation de véhicules automobiles.
- Dépôt de liquides inflammables.
- Commerce de gros, de détail, de desserte de carburants en magasin spécialisé.
- Construction.

Une étude diagnostic a été réalisée en 2008 sur cette emprise par Soler Environnement. Elle a conclu à la présence de plusieurs sources potentielles de pollutions ou activités potentiellement polluantes :

- Une cuve à fioul enterrée d'environ 5 000 L.
- Une cuve à carburant enterrée de 20 000 L.
- Une fosse de visite avec à proximité des fûts d'huile usagées.
- Deux aires de lavage avec des fûts d'huile usagés.
- Une aire de stockage de déchets de BTP.

L'analyse de sol a mis en évidence :

- La présence de teneurs en métaux supérieurs au fond géochimique national des sols « ordinaires ».
- La présence d'hydrocarbures de type HCT à une teneur supérieur à la VMA définie dans l'arrêté du 15 mars 2006 pour l'acceptation en CSD de classe 3.
- La présence de fraction soluble lixiviable.
- Le risque induit par la présence de métaux concerne essentiellement l'ingestion et le contact cutané. Les teneurs en métaux les plus significatives ont été détectées au droit des sondages T5 et T10 (cf. *annexe carto n°11*). Dans le cadre du projet de réaménagement, l'étude de pollution mentionne que ces terres devront rester confinées (sous dallage, bitume, ou au moins 30 cm de terres saines) ou être évacuées en filière spécifique.
- Le risque induit par la présence de composés organiques dans les sols concerne l'inhalation, l'ingestion et le contact cutané. Les teneurs détectées en hydrocarbures ne sont pas problématiques, mais en cas d'évacuation, les terres identifiées en surface du sondage T10 devront être évacuées en filière spécifique.
- Enfin, l'étude recommande de réaliser des investigations complémentaires dans les zones qui étaient inaccessibles lors des investigations, après démolition des bâtiments et définition du projet, afin de préciser notamment l'extension de l'impact aux hydrocarbures détecté au niveau du sondage T10. Les cuves présentes sur le site devraient être neutralisées et évacuées selon les pratiques en vigueur.

Conformément à la législation en vigueur, l'état des sols sera mis en conformité avec les usages futurs. Cette opération sera réalisée par le promoteur.

Niveau d'enjeu lié à la pollution des sols : Fort

Mesures d'évitement et/ou de réduction :

- Une étude sanitaire sera réalisée afin de valider la compatibilité des terrains vis-à-vis des usages futurs. Un plan de gestion sera alors établi, pour adapter le projet à l'état du sol ou traiter les sols en fonction de l'usage futur.

IV. 6 Climat / Énergie

La problématique du changement climatique est un enjeu fort à l'échelle planétaire. L'urbanisation implique de fait une augmentation des gaz à effets de serre responsables du changement climatique, liées à la fois aux phases de chantiers (*consommation de matériaux, mise en œuvre, transport, ...*) et de fonctionnement (*chauffage, déplacements motorisés, consommation d'énergie*).

Cependant, les caractéristiques du projet Secteur Gare / Ilots Ferrié et Pavéurs de Montrouge, du fait de son mode conceptif et de sa localisation (*densité, augmentation de la mixité, proximité des transports en communs, ...*) permettront de limiter ces émissions.

La ville de Palaiseau est porteuse d'une grande ambition sur le sujet de la décarbonisation, se traduisant par un engagement à l'expérimentation de la future RE 2020 en cherchant à atteindre le niveau de certification E3C1 du label E+C-. Pour cela, l'AMODD propose les moyens suivants :

En termes d'énergie :

L'implantation des bâtiments sera conçue afin de respecter une conception bioclimatique des bâtiments. Ainsi, aucune pièce à vivre ne sera mono-orientée Nord et des moyens de protections

extérieures mobiles seront mis en place sur l'ensemble des ouvertures exposées d'est en ouest (volets persiennes, stores bannes, ...). Une isolation thermique performante, de même que des dispositifs techniques performants tels que l'installation de VMC double flux, seront également privilégiés.

La ville demandera au promoteur de mettre en place des dispositifs innovants en termes de récupération d'énergie.

En termes de réduction de l'empreinte carbone :

La faisabilité technico financière d'une desserte par un réseau de chaleur alimenté par une chaufferie bois a été étudiée par EODD, dans l'objectif d'une maîtrise des coûts globaux.

La création d'espaces végétalisés (jardin, cours ouvertes), ainsi que l'implantation d'arbres dans ces espaces verts et le long de la chaussée, permettront d'atténuer l'effet d'îlot de chaleur.

Niveau d'enjeu lié au climat et à l'énergie : Fort

Mesures de réduction :

- Labellisation E+C- niveau E3C1
- Desserte par un réseau de chaleur alimenté en biomasse
- Récupération de chaleur sur eaux grises
- Proximité immédiate de la gare et apport de mixité programmatique pour limiter les déplacements motorisés.
- Augmentation des surfaces d'espaces verts pour lutter contre l'effet îlot de chaleur urbain.

Mesures d'accompagnement proposées par l'AMODD (dont la faisabilité reste à étudier) :

- Envisager une démarche Négawatt sur le projet.
- Densité du projet, application des principes bioclimatiques permettant de limiter les déperditions d'énergie.

IV. 7 Mobilités / Stationnement

Le projet est situé dans une zone urbaine mixte incluant du logement collectif et individuel ainsi que des commerces de proximité situés principalement rue de Paris. Des équipements (groupe scolaire, mairie, hôtel de Police municipale) sont également situés dans les environs du quartier.

Jouissant d'une proximité directe avec la gare RER de Palaiseau, le secteur est propice aux déplacements ferrés.

✓ **Accessibilité par les modes doux :**

Un réseau cyclable est présent sur la commune, il est principalement composé de sentiers et de cheminements. On note également la présence de pistes et bande cyclables. Néanmoins, le franchissement des grandes infrastructures de transport est difficile.

Les rues existantes dans le secteur sont toutes équipées de trottoirs à minima. Cependant, à ce jour, ni l'Avenue des Alliés ni le Boulevard Diderot ne possèdent d'aménagement cyclable. Des stationnements vélo sont présents à la gare de Palaiseau.

✓ **Desserte par les transports en commun (cf. annexe cartographique n°7) :**

L'offre de transports en commun est particulièrement fournie dans le secteur. La gare RER de Palaiseau permet de rejoindre Paris (Châtelet les Halles) en 28 min et la gare TGV de Massy-Palaiseau en 2 min donnant accès au RER C et à l'offre grande vitesse. La fréquence du RER B est d'environ un RER tous les 3 min en heure de pointe et une RER toute les 10 min en heure creuse.

La desserte du secteur est complétée par des lignes à haut niveaux de services (BHNS) dont l'arrêt est situé à environ 250 m. Ces lignes BHNS sont les lignes express 91-06, 91-10 et 91-11 qui desservent les communes de Massy, Saclay, Orsay, Orly et Saint Quentin en Yvelines. Les lignes 91-10 et 91-11 disposent d'environ un bus toutes les 20 min en heure de pointe et un par heure pendant les heures creuses. La ligne 91-06 a une fréquence d'un bus toutes les 5 min entre 7h/10h, et 16h/19h et elle dispose d'une fréquence d'un bus chaque quart d'heure durant les heures creuses.

Les arrêts de bus les plus proches sont situés Avenue des Alliés et rue E. Branly et permettent d'emprunter les lignes suivantes :

- La ligne 1 permet de relier Orsay à Igny du lundi au vendredi avec une fréquence moyenne d'un bus toute les 30 min.
- La ligne 14 en provenance de la gare Massy-Palaiseau et en direction de l'école Polytechnique a quant à elle une fréquence d'un à deux bus/heure.
- La ligne P, fonctionnant les mercredis, jeudis, samedis et dimanches, est une navette électrique. Avec ses deux bus par heure, elle permet de relier le quartier Camille Claudel au centre-ville en 15 min.

✓ **Accessibilité routière :**

Le site de la gare est raccordé au réseau autoroutier A 126/A 10 par le biais de la RD 117 (Avenue des Alliés) qui est l'axe structurant du nord de Palaiseau. Le secteur joue le rôle de porte d'entrée nord pour le centre « villageois ».

Dès lors, le trafic est très intense en heure de pointe avec près de 2 370 véh. /heure le matin et 2 450 véh. /heure le soir au niveau du carrefour à feux de l'Éléphant (RD 117 x RD 156 x Rue de Paris).

Impacts du projet :

Compte tenu de l'intensité du trafic routier dans ce secteur, une étude de circulation (*cf. annexe*) a été réalisée par CDIVA à l'initiative de la ville de Palaiseau, afin de déterminer les modifications à apporter aux carrefours afin faciliter et sécuriser le trafic, en prenant en compte les nouvelles constructions dans le secteur. Dans cette étude, les générations de trafic provenant du projet ont été évaluées, avec les hypothèses suivantes :

- 418 logements mixtes en accession et à loyers intermédiaires. **(Il est à noter que cette hypothèse est largement surdimensionnée, puisque le projet a évolué depuis et comptabilise actuellement 138 logements)**
- Étalement de la pointe : 55 % des actifs occupés partent au travail à l'heure de pointe du matin.
- Parts modales : TC 40 % / Marche à pied et mode doux 17 %.
- Taux de présence au travail : 90 %.

En prenant pour hypothèse une part modale conducteur de 43 %, les trafics provenant de l'opération sont estimés à :

Programme	Nombre de logements	HPM ¹		HPS ²	
		Emis	Reçus	Emis	Reçus
Trafic généré par le projet de logements (UVP/Heure)	418	27	160	114	19

¹ Heures de pointes du matin

² Heures de pointes du soir

Présentement, les conditions de circulation sur la RD 117 traversant le nord de Palaiseau sont très difficiles aux heures de pointe du matin et du soir. Dans le même temps, le fonctionnement des voies perpendiculaires à la RD 117 sont également saturées.

Du fait de la proximité d'infrastructures de transports en commun, le programme de construction génère un trafic modéré aux heures de pointe (90 véh. /heure en émission le matin et 90 véh. /heure en réception le soir).

De plus, le flux généré par le projet sera diffusé sur différentes poches de parkings des parcelles de part et d'autre de l'Avenue des Alliés.

Le projet ne prévoit pas de nouveaux aménagements cyclables au niveau des voiries. L'accès aux places de stationnement de la rue de la Gare se fera en sens unique depuis l'impasse de Vhermes et la place de Vhermes.

La configuration des carrefours proches reste inchangée.

Niveau d'enjeu lié à la mobilité et au stationnement : Moyen

Mesures de réduction :

- *La situation du projet à proximité des aménités urbaines, qui favorise les déplacements mode doux.*
- *Un très bon niveau de desserte des transports en commun, avec une gare RER ainsi qu'une station BHNS à environ 250 mètres.*
- *La création d'un parking relais de 150 places ainsi que la requalification du stationnement extérieurs aux abords de la gare avec la création d'environ 80 places soit une augmentation du stationnement d'environ 40 %.*
- *L'amélioration des cheminements piétons afin de faciliter à la circulation dans le quartier.*

IV. 8 Risques naturels

D'après le site gouvernemental « Géorisques », la commune de Palaiseau est concernée par les risques suivants :

- L'inondation par débordement de l'Yvette : un PPRI a été approuvé le 26 septembre 2006, le site d'étude n'est pas concerné par cet aléa.
- Zone de sismicité 1 : risque très faible.
- Potentiel radon catégorie 1 : niveau faible.
- Retrait gonflement des argiles : le site du projet est soumis à une exposition moyenne.
- Sensibilité au phénomène de remontées de nappes : le site est lui, en dehors de toutes zones à risques.

Niveau d'enjeu lié aux risques naturels : Faible

Mesures de réduction :

- *Les constructions, ainsi que, le cas échéant, les ouvrages d'infiltration des eaux pluviales, prendront en compte le risque retrait / gonflement des argiles.*

IV. 9 Risques technologiques

La commune est concernée par :

- Le risque de transports de matières dangereuses : une canalisation de transport de gaz est située à approximativement 150 m plus au sud, suivant le tracé de la voie ferrée.
- Le Commissariat à l'énergie atomique de Saclay (CEA), situé à environ 7 km au nord ouest du site du projet. De plus, le PPI fait état d'un risque sur un rayon de 2.5 km ainsi que 1 km pour le risque de rejet nucléaire. Le risque n'impacte donc pas directement la commune.
- Des sites classés Installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE) se trouvent sur le territoire communal. L'installation la plus proche se situe à 700 m et il s'agit d'une usine de frappe de monnaie appartenant à l'entreprise Arthus Bertrand.

Niveau d'enjeu lié aux risques technologiques : Faible

IV. 10 Nuisances sonores

Selon les cartographies du bruit éditées par la Bruitparif (cf. annexe 10), le site du projet se trouve dans une zone couverte par un bruit routier important.

Dans la journée, le niveau de bruit Avenue des Alliés est de l'ordre de 70 à 75 dB(A) et il est compris entre 60 et 65 dB(A) dans les rues adjacentes. A noter que les autoroutes toutes proches (A 126 et A 10) génèrent un niveau de bruit supérieur à 75 dB(A). La nuit, le niveau sonore global du quartier est compris entre 50 et 55 dB(A). L'A 10 génère elle, un niveau sonore compris entre 70 et 75 dB(A).

En dehors de la phase chantier, les principales nuisances sonores générées par le projet seront liées au trafic routier.

Lors de la phase travaux, les engins de chantiers et les travaux de terrassement seront une source de bruit pour les riverains. L'exposition des populations au bruit ne sera que temporaire, et concernera essentiellement les riverains directs. Toutefois, ne seront en activité sur les chantiers que les engins homologués, respectant les normes d'émissions sonores.

L'arrêté municipal relatif aux nuisances sonores devra également être respecté.

Niveau d'enjeu lié aux nuisances sonores : Moyen

Mesures de réduction :

- Les mesures prises pour diminuer la part modale de la voiture.

Mesures d'accompagnement proposées par l'AMODD (dont la faisabilité reste à étudier) :

- Adapter le programme aux façades bruyantes (Avenue des Alliés, Boulevard Diderot).
- Préserver les cœurs d'îlots des nuisances acoustiques.

IV. 11 Nuisances lumineuses

La pollution lumineuse est un enjeu majeur dans la région Ile-de-France, avec des impacts potentiels importants sur la biodiversité mais aussi sur la santé des riverains.

Dans ce secteur où les circulations sont importantes (accès à la gare, stationnement, avenue des Alliés, ...), des éclairages extérieurs seront présents pour assurer la sécurité et la sûreté des personnes.

L'éclairage public sera conforme à la législation concernant les niveaux d'éclairement et conçu de manière à concentrer les flux lumineux vers le sol, et vers les zones minérales. Dans la mesure du possible, les zones végétales, et spécialement les arbres, ne seront pas éclairés.

Niveau d'enjeu lié aux nuisances lumineuses : Faible

Mesures de réduction :

- Concentration des flux lumineux vers les sols minéralisés.

IV. 12 Déchets / Matériaux

La problématique de la gestion des déchets est une question environnementale éminemment transversale. En effet, les déchets, qu'ils proviennent des ménages ou des activités économiques, sont des sources potentielles de pollution pour les milieux et les ressources naturelles (*eau, air, sols*), et de risques sanitaires pour la population.

La compétence de la collecte et du traitement des déchets ménagers et assimilés de Palaiseau a été attribuée au Syndicat Intercommunal des Ordures Ménagères (SIOM) de Villejust.

Les déchets générés par le projet sont : d'une part ceux du chantier de réalisation, qui feront l'objet d'un tri et d'une évacuation vers les filières de valorisation appropriées ou d'un réemploi sur le site (le promoteur pressenti travaille à cette fin avec Waste Market Place) ; et d'autre part les déchets de type ménager qui seront générés par les futurs habitants et usagers du bâtiment.

La réalisation du projet nécessitera d'évacuer des matériaux, pour réaliser les fondations et le sous-sol. Aucune stratégie d'utilisation des terres et matériaux excédentaires n'a encore été définie à ce stade.

Néanmoins, plusieurs objectifs ont été ciblés par l'AMODD tels que :

- Mener une étude de valorisation des matériaux avant la démolition pour l'ensemble des éléments supprimés et garantir la valorisation de 70 % des matériaux sortant par dépose sélective et l'identification en amont des filières de récupération / revalorisation.
- Élaborer une stratégie de gestion des déchets à l'échelle de l'opération, allant au-delà : unique plateforme de gestion afin de limiter les nuisances, étude du phasage de l'opération pour la réutilisation de matériaux (démolitions en parallèle de construction).

Niveau d'enjeu lié aux déchets et aux matériaux : Faible

Mesures d'accompagnement proposées par l'AMODD (dont la faisabilité reste à étudier) :

- Étude de valorisation des matériaux avant la démolition des bâtis et des espaces extérieurs.
- Valorisation des déchets de chantier > à 70%.
- L'utilisation in-situ des matériaux de déconstruction.