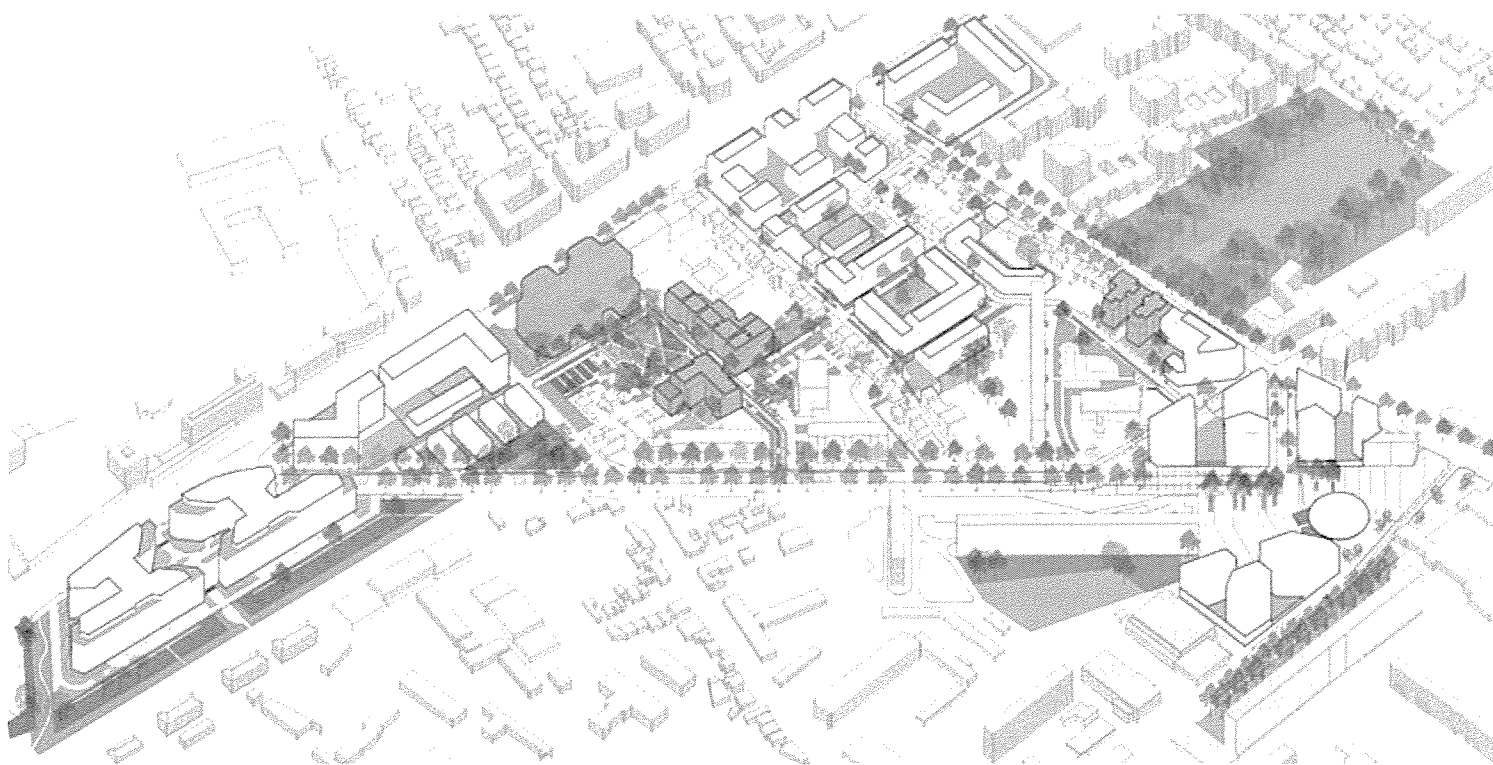


ZAC ECOQUARTIER VICTOR HUGO ILOT GARES

CONSULTATION PROMOTEUR – CONCEPTEUR

CAHIER DES CHARGES GENERAL – VOLUME 1



SOMMAIRE

BAGNEUX, UNE VILLE EN MUTATION	3
ARTICLE 1 : LA ZAC ECOQUARTIER VICTOR HUGO.....	5
1.1 CREATION DE LA ZAC ECOQUARTIER VICTOR HUGO.....	5
1.2 LA PROCEDURE DE MODIFICATION DE LA ZAC ECOQUARTIER VICTOR HUGO	5
ARTICLE 2 : L’ILOT GARES	8
2.1 UNE NOUVELLE CENTRALITE POUR BAGNEUX.....	8
2.1.1 L’INSERTION DE L’ILOT DANS SON ENVIRONNEMENT	8
2.1.2 LA CREATION D’UN POLE MULTIMODAL	9
2.2 LA PLACE DES GARES.....	13
ARTICLE 3 : LES PROJETS CONNEXES	15
3.1 LA PROGRAMMATION GENERALE DE L’ILOT GARES : LES LOTS G 1 ET G 2	15
3.1.1 LE LOT G 1, LE « SIGNAL »	15
3.1.2 LE LOT G 2	16
3.2 LA PROGRAMMATION LOGEMENT : MIXITE DES PROGRAMMES	17
3.2.1 L’ACCESSION PRIVEE	17
3.2.3 LE LOGEMENT LOCATIF INTERMEDIAIRE ET SOCIAL.....	17
3.3 LA PROGRAMMATION COMMERCIALE	18
3.4 PARKING PUBLIC.....	18
ARTICLE 4 : LES PRESCRIPTIONS ARCHITECTURALES ET ENVIRONNEMENTALES.....	19
4.1 LES PRESCRIPTIONS LIEES A LA QUALITE ARCHITECTURALE DES PROJETS	19
4.1.1 PRINCIPES D’ALIGNEMENT	19
4.1.2 FAÇADES ET TRAITEMENT DES BATIMENTS	20
4.1.3 FONCTIONNALITE ET HABITABILITE	21
4.2 ILOT GARES ET PRESCRIPTIONS ENVIRONNEMENTALE	22
4.2.1 METTRE EN PLACE UNE GESTION SEPARATIVE DES EAUX PLUVIALES	22
4.2.2 MAITRISER LES CONSOMMATIONS ENERGETIQUES.....	22
4.2.3 REDUIRE LES CONSOMMATIONS D’EAU POTABLE ET TRAITER LES EAUX POLLUEES	24
4.2.4 FACILITER LE TRI SELECTIF DES DECHETS	25
4.2.5 LIMITER LES NUISANCES DE CHANTIER	25

BAGNEUX, UNE VILLE EN MUTATION

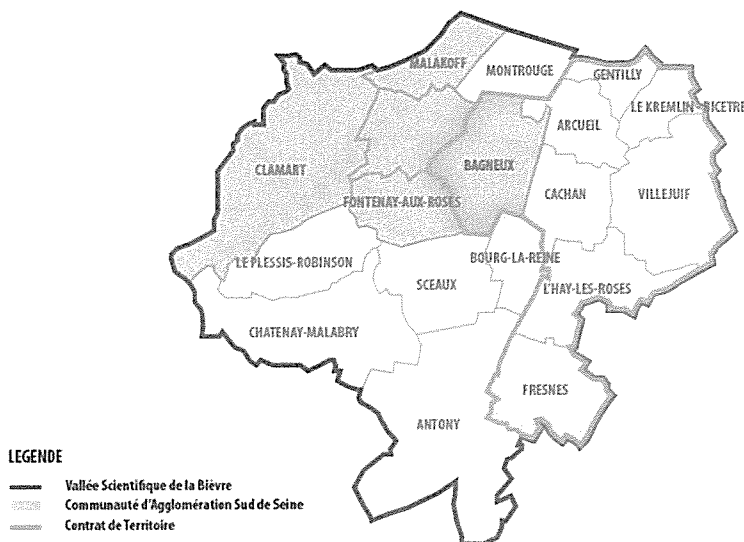
La Ville de Bagneux, située dans le département des Hauts-de-Seine, compte près de 39 000 habitants (Insee, 2011).

Elle est membre de la communauté d'agglomération Sud-de-Seine depuis 2005 et fait partie de la Vallée Scientifique de la Bièvre qui regroupe 18 communes.

Bagneux participe également au contrat de développement territorial « Campus science et santé » qui a identifié la ZAC Victor Hugo comme secteur de projet.

La Ville occupe un positionnement stratégique, située à seulement 2 km au Sud de Paris par la RD 920, sur un territoire appelé à de profondes mutations.

Elle est également facilement accessible en transport en commun par deux stations de RER B (Arcueil-Cachan et Bagneux) et par des lignes de bus RATP qui relient le territoire aux stations de métro Chatillon Montrouge, Mairie de Montrouge et aux stations du RER B d'Arcueil Cachan et Bagneux.



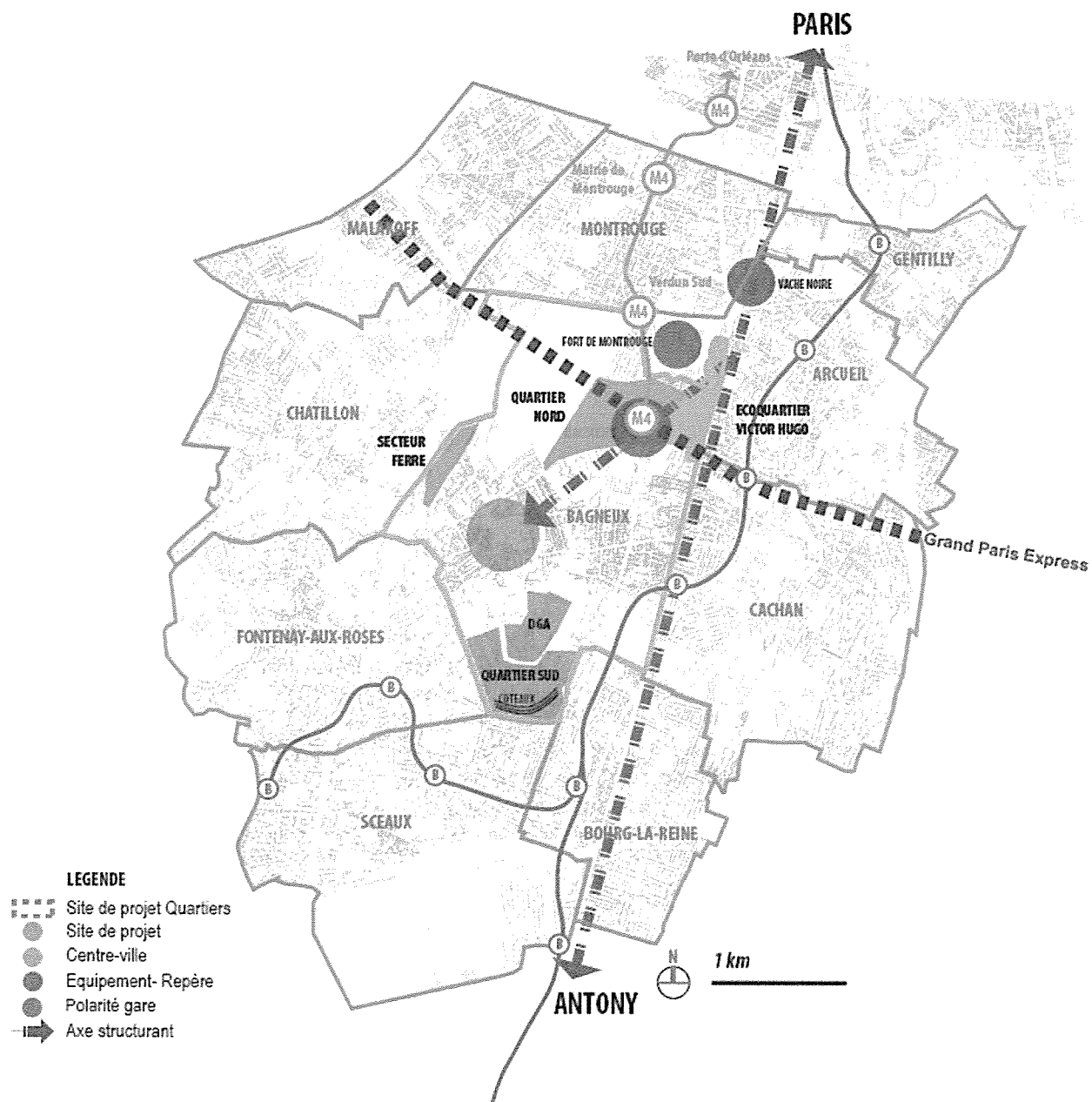
SOURCE : ARTE CHARPENTIER

En 2019-2020, le territoire profitera du prolongement de la ligne 4 du métro et de l'arrivée de la future ligne 15 du réseau du Grand Paris Express, ce qui améliorera très sensiblement le maillage et l'accessibilité de la ville.

L'arrivée de ces deux gares permettra à la commune d'accroître son attractivité économique comme résidentielle et ainsi favoriser la mixité sociale à l'origine de son identité pour en faire une ville à la fois populaire et moderne.

Ainsi, d'ici à 2030, Bagneux devrait atteindre 45 000 habitants et également accueillir 14 000 nouveaux emplois. C'est dans ce contexte que s'inscrit la ZAC Ecoquartier Victor Hugo.

ZAC ECOQUARTIER VICTOR HUGO – ILOT GARES
CAHIER DES CHARGES GENERAL – VOLUME 1



SOURCE : ARTE CHARPENTIER

ARTICLE 1 : LA ZAC ECOQUARTIER VICTOR HUGO

1.1 CREATION DE LA ZAC ECOQUARTIER VICTOR HUGO

La ZAC Ecoquartier Victor Hugo, d'une superficie d'environ 19 hectares, située au Nord-Est de la commune de Bagneux a été créée par délibération du Conseil municipal en date du 27 septembre 2011. Son dossier de réalisation et son programme des équipements publics ont été approuvés le 15 mai 2012.

Impulsé par la Ville et porté par la SEMABA, ce projet associe étroitement les partenaires majeurs que sont la RATP, la SGP et l'EPF 92.

Le projet de la ZAC, qui s'inscrit dans une démarche participative, s'est construit autour de plusieurs principes fondateurs :

- Fabriquer une densité « maîtrisée » autour des gares en favorisant la diversité des programmes et la mixité sociale ;
- Favoriser la création d'emploi et le développement économique ;
- Relier les quartiers entre eux et favoriser le développement des transports en commun et mode de circulation doux (liaisons douces paysagères, amélioration des circulations);
- Créer un projet d'urbanisme durable à travers une approche Environnementale de l'Urbanisme, de l'éco-architecture et des énergies renouvelables (trame verte, mise en valeur des jardins familiaux existants, développement d'espaces publics favorisant la convivialité)

Cette ZAC s'inscrit dans un périmètre d'aménagement plus large, le Schéma de Référence Quartier Nord de Bagneux définissant les orientations d'un projet urbain qui articule la ZAC Ecoquartier Victor Hugo et le projet de rénovation urbaine et social (PRUS) de la Pierre Plate, autour d'une nouvelle centralité pour Bagneux : l'Ilot Gares.

Elle est également en cohérence avec les orientations du Plan de Déplacement Urbain d'Ile de France (PDUIF) et du projet territorial de développement durable de la Communauté d'Agglomération Sud de Seine. Etant donné, la part des logements sociaux à Bagneux (67%), la programmation retenue sur cet îlot participera à la réalisation des objectifs fixés par le Plan Local d'Habitat (PLH) pour la ville (soit une production neuve globale déclinée en objectifs de construction de 25% de logements sociaux, de 22% d'accession sociale et de 53% d'accession à la propriété).

1.2 LA PROCEDURE DE MODIFICATION DE LA ZAC ECOQUARTIER VICTOR HUGO

Depuis sa création en septembre 2011, les projets transports se sont confirmés avec l'arrivée programmée, à l'horizon 2019/2020, des métros ligne 4 et ligne 15. C'est dans ce contexte d'intenses transformations urbaines que la ZAC Ecoquartier Victor Hugo est entrée dans une phase opérationnelle avec le démarrage de chantier d'opérations de logements et de bureaux.

Ces évolutions du projet urbain, telles que l'arrivée des deux métros, nécessitent la mise en place d'une procédure de modification du dossier de création de ZAC afin de permettre la réalisation du projet urbain intégrant ces évolutions. Cette procédure de modification de ZAC, approuvée par délibération au Conseil Municipal du 24 juin 2014 (*Volume 5 - R4*), a pour objectifs :

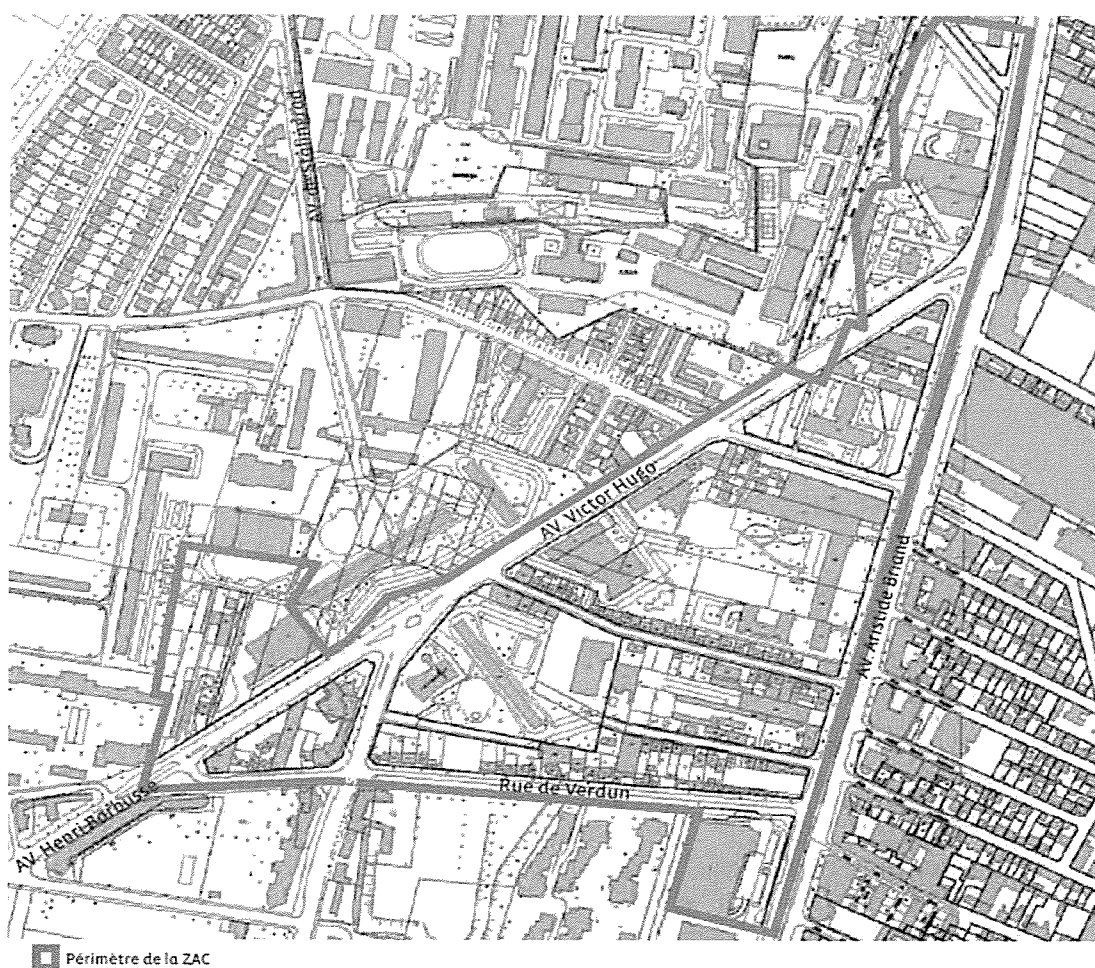
- **La modification du périmètre initial de la ZAC** permettant de renforcer le lien entre le quartier de la Pierre Plate et l'Ilot Gares de la ZAC ;
- **L'évolution de la programmation** dans une logique de renforcement de la mixité fonctionnelle, sociale et de la trame des espaces publics ;
- **L'évolution du programme des équipements publics** en lien avec les besoins des futurs habitants mais aussi de manière plus globale au regard des besoins en équipements scolaires à l'échelle du quartier nord.

Le programme de la ZAC Ecoquartier Victor Hugo prévoit :

ZAC ECOQUARTIER VICTOR HUGO – ILOT GARES
CAHIER DES CHARGES GENERAL – VOLUME 1

- **121 000m²** de surface plancher logement. L'offre de logement devra être diversifiée (typologie et taille) afin d'assurer la mixité sociale du quartier,
- **142 000m²** de surface de plancher dédiée à l'activité économique (17 000 m² de commerces et 125 000m² de Bureaux). Ces activités seront regroupées autour des deux gares et le long de la RD920. La crèche du Champs des Oiseaux occupant l'emprise du futur chantier de la gare RATP sera déplacée au rez-de-chaussée d'un lot de logements (L 6) situé au cœur de la ZAC et agrandie pour accueillir 30 berceaux supplémentaires.
- Une station de métro de la ligne 4 et une station du Grand Paris Express ligne 15, ces deux lignes de transport seront implantées au rond-point des Martyrs de Châteaubriant.

La ville de Bagneux a par ailleurs approuvé par délibération du Conseil Municipal du 24 juin 2014 une procédure de révision de son Plan Local d'Urbanisme. Parallèlement, une procédure de modification du PLU a été engagée afin de permettre la réalisation du projet urbain de la ZAC dans des délais compatibles avec l'avancée des programmes. L'approbation de la modification du PLU est attendu pour novembre 2015. (*Volume 5 – R1 à R3*)



ARTICLE 2 : L'ILOT GARES

2.1 UNE NOUVELLE CENTRALITE POUR BAGNEUX

La création de deux gares de métro va accroître de manière conséquente l'accessibilité de ce secteur. La maîtrise de l'intensification de cette nouvelle polarité rendra possible la création d'une place bordée de commerces, de services et d'équipements publics.

Une mixité fonctionnelle est donc attendue sur le site afin de répondre au développement économique de la commune ainsi qu'aux besoins des habitants avec la réalisation de logements, de bureaux, d'un pôle commercial, de restauration et d'un équipement public multifonctionnel.

L'Ilot Gares a également pour vocation de devenir un point d'articulation entre le futur Ecoquartier et le grand ensemble de la Pierre Plate.

En effet, la Ville a candidaté au niveau dispositif de l'ANRU pour réhabiliter ce grand ensemble. Le projet s'inscrit dans une volonté de raccorder l'ensemble des quartiers entre eux et de se placer résolument dans un projet urbain à dimension métropolitaine autour de l'interconnexion des deux métros, nouvelle centralité de la ville. Il participe de l'ambition, pour ce quartier, d'y encourager la mixité sociale tout y en préservant une identité balnéolaïse. Sans démolition de logements, le projet de rénovation de la Pierre Plate s'articule autour de plusieurs axes :

- une intervention sur le parc immobilier existant, en veillant à la réhabilitation du patrimoine (Semaba, Domaxis et Hauts-de-Seine Habitat qui ont racheté les logements Icade), pour améliorer les conditions de logement des habitants et ne pas renforcer le décalage avec les futures habitations
- une mixité fonctionnelle avec notamment la construction de logements diversifiés (type, taille, parcours résidentiels), de bureaux et de commerces
- la rénovation ou la reconstruction des équipements publics existants (notamment une crèche départementale en voie de municipalisation)
- la structuration des espaces publics, pour améliorer le cadre de vie et ouvrir des perspectives sur la voirie."

2.1.1 L'INSERTION DE L'ILOT DANS SON ENVIRONNEMENT

L'Ilot Gares est encadré par l'avenue Victor Hugo, l'avenue Louis Pasteur et la rue de Verdun, voies de circulation majeures à l'échelle communale. Le projet devra donc composer avec ce tissu viaire.

Le bâti environnant est hétérogène et marqué par l'histoire urbaine de Bagneux :

- Au Sud-ouest se trouve les grands ensembles du « Champ des oiseaux » construits dans les années 1930. Ces immeubles collectifs de taille modérée (4 étages ou plus) sont les premiers immeubles préfabriqués en France ;
- Les grands ensembles de la Pierre Plate (situé au Nord de la rue de Verdun) composés de longues barres construites dans les années 1950 et 1960.
- Le groupe scolaire et le collège Joliot Curie à l'Ouest de l'îlot ;
- L'Avenue Louis Pasteur composée de bâtiments de logements collectifs des années 1970 ;
- Les immeubles collectifs en construction dans le cadre de la ZAC Victor Hugo.



Vue de l'avenue Victor Hugo depuis la Tour Pasteur



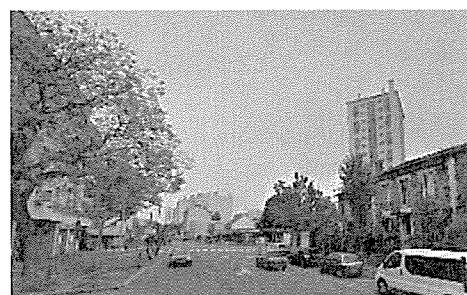
Vue de la copropriété Prévert depuis la Tour Pasteur



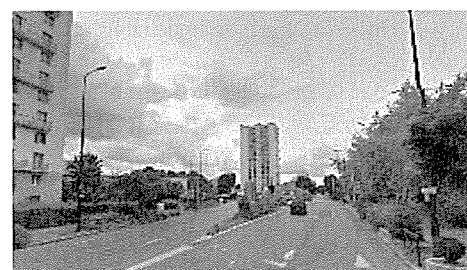
Vue depuis l'avenue Henri Barbusse



Vue du quartier de la Pierre Plate depuis la Tour Pasteur



Vue depuis la rue de Verdun



Vue depuis l'avenue Victor Hugo

2.1.2 LA CREATION D'UN POLE MULTIMODAL

La réalisation du prolongement de la ligne 4 à Bagneux avec la création des stations « Verdun » et « Bagneux » est la seconde phase du prolongement de cette ligne de métro au sud de Paris.

Ce prolongement est aujourd'hui associé à un projet de grande envergure : le Grand Paris Express (GPE) approuvé par décret, le 24 août 2011. Celui-ci desservira Bagneux en s'articulant avec le terminus de la ligne 4. Ainsi, 6 700 usagers en transit fréquenteront, à terme, la gare du Grand Paris Express à l'heure de pointe du matin et 2 300 usagers pour la gare RATP.

Le rond pont des Martyrs Chateaubriand a alors pour vocation de devenir un pôle multimodal métropolitain entre Bus (162, 187, 188, 197, et 388) et métro (4 et 15). Il rend possible un accès rapide aux lignes radiales reliant Paris au reste de l'agglomération comme la ligne 7 (Villejuif Aragon) le RER B (Arcueil-Cachan) ou la ligne 13 (Chatillon Montrouge).

La gare de Bagneux M4 de la Société du Grand Paris s'inscrit au cœur de la ligne 15 Sud, entre les gares de Châtillon-Montrouge à l'Ouest et d'Arcueil-Cachan à l'Est.

La revitalisation du site apparaît donc nécessaire en cohérence avec les objectifs du Schéma Directeur régional d'Île de France (SDRIF) qui préconisent une densification du tissu urbain autour des gares du GPE.

La ZAC Ecoquartier Victor Hugo doit répondre à cet enjeu en accompagnant la création de ces deux gares ainsi que la restructuration du réseau de bus et devra maîtriser l'arrivée de flux nouveaux en créant un pôle multimodal convivial.

La Ville de Bagneux, en partenariat avec la RATP, la SGP, le CG 92 et la SEMABA, travaille à un projet d'aménagement présentant différents scénarii du réseau de bus desservant l'îlot gares. En octobre 2014, le STIF a présenté les résultats de leurs réflexions portant sur la restructuration des lignes de bus en lien avec l'arrivée des métros M14 et M15. La réalisation d'études complémentaires est donc nécessaire afin d'intégrer au mieux les attentes du STIF au sein même du projet d'aménagement.

2.1.2.1 LA GARE « BAGNEUX » LIGNE 4 DE LA RATP

Ce projet, qui participe à l'amélioration des moyens de transport en Ile-de-France, répond aux objectifs de desserte suivants :

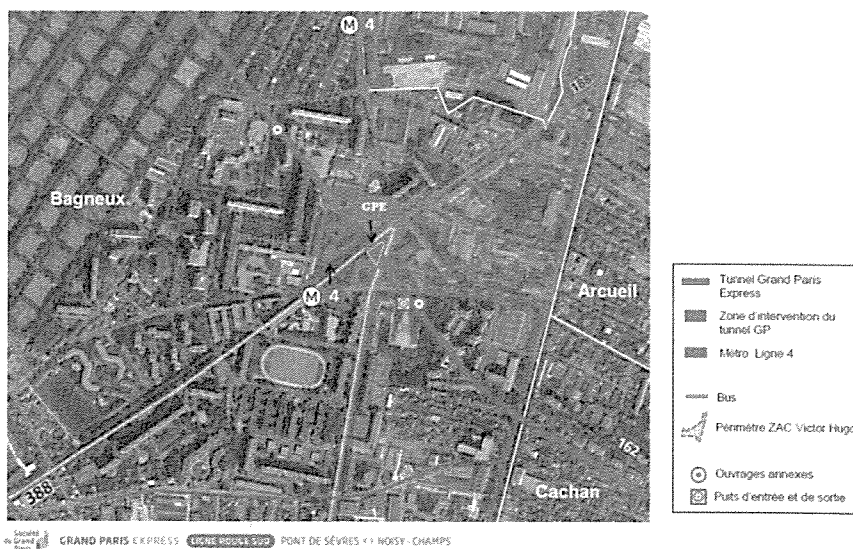
- Compléter la desserte en modes lourds de transport en commun dans le sud de Paris en venant s'insérer entre la ligne 13 du métro à l'ouest et la ligne B du RER à l'est.
- Améliorer la desserte locale des communes traversées et faciliter ces déplacements.
- Permettre le maillage avec le futur métro du Grand Paris Express réalisé sous maîtrise d'ouvrage de la Société du Grand Paris. Les fréquences élevées de circulation des trains (< 2 min à l'heure de pointe) devront permettre de réaliser des gains de temps de déplacement appréciables.

Conçue par l'Agence Lin la station terminus Bagneux est en position d'articulation dans l'espace public entre les pôles bâtis « G1 », G 2 » et « G 3 ». (*Volume 5 – P4*)

1.1.2.2 LA GARE « BAGNEUX M 4 » DU GRAND PARIS EXPRESS

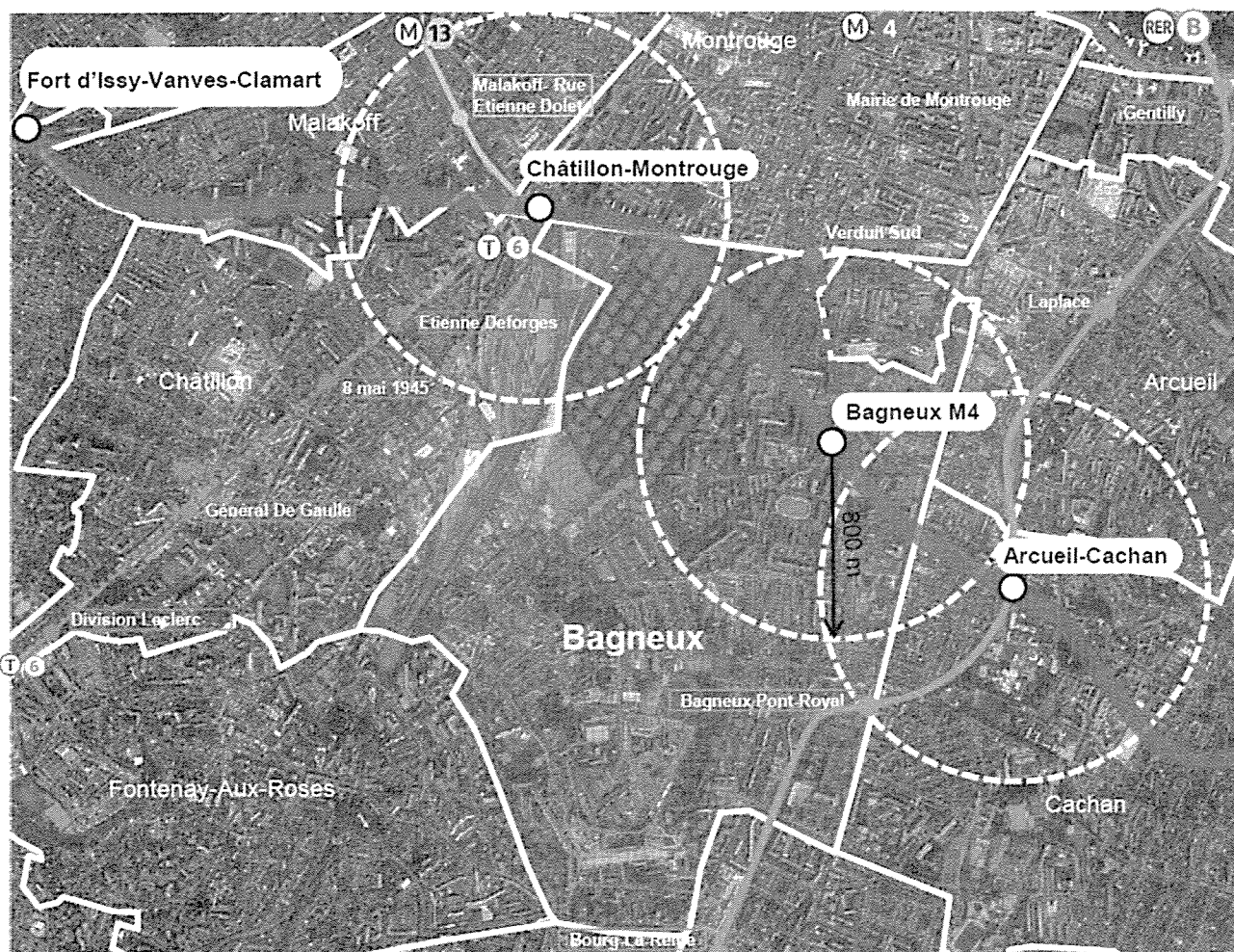
La gare de Bagneux M4 est située sur le tronçon reliant Pont de Sèvres à Noisy-Champs sur la ligne 15 du Grand Paris Express. Les principaux objectifs du projet de métro automatique reliant notamment Pont de Sèvres à Noisy-Champs sont les suivants :

- Présenter une alternative à la voiture particulière pour les déplacements de banlieue à banlieue ;
- Contribuer à l'allègement des lignes de transport en commun traversant la zone centrale de l'agglomération, grâce à la création d'une liaison de rocade reliant le sud-ouest et le sud-est de Paris ;
- Améliorer la desserte de secteurs denses de proche couronne ne bénéficiant pas d'une offre de transport en commun structurante et favoriser l'égalité des territoires ;
- Faire bénéficier d'une amélioration du réseau de transport les territoires plus éloignés, par le biais d'un maillage systématique avec l'ensemble des lignes interceptées ;



ZAC ECOQUARTIER VICTOR HUGO – ILOT GARES
CAHIER DES CHARGES GENERAL – VOLUME 1

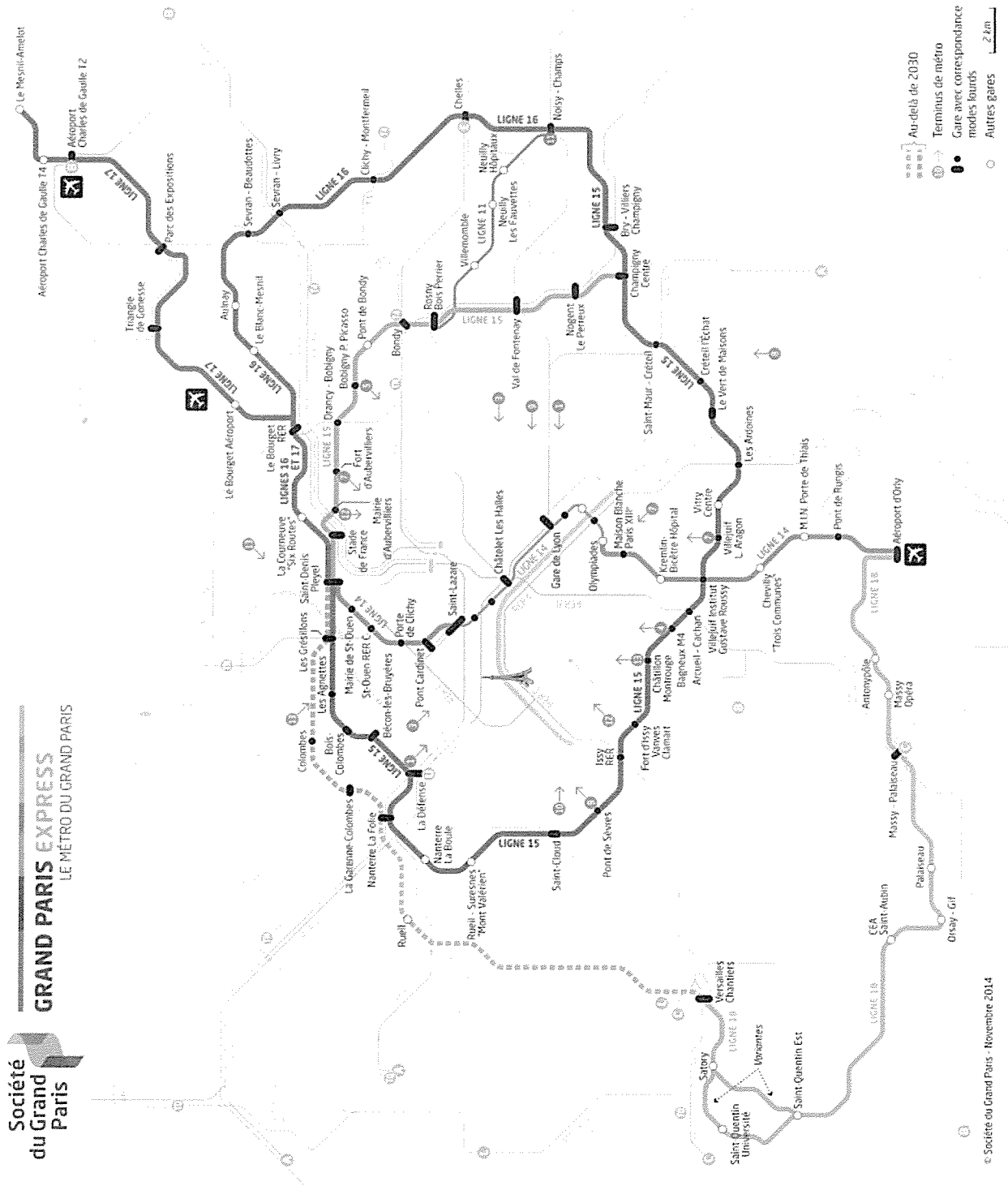
- Améliorer l'accessibilité de grands équipements à dimension régionale aujourd'hui mal desservis (Institut Gustave Roussy à Villejuif, Musée d'art contemporain « MAC/VAL » à Vitry-sur-Seine, hôpital Henri Mondor à Créteil...);
- Encourager et renforcer la dynamique de développement et d'aménagement actuellement à l'œuvre sur le territoire traversé;
- Contribuer à répondre aux enjeux environnementaux, en favorisant un report de l'utilisation de la voiture particulière vers les transports en commun et en limitant l'étalement urbain. »



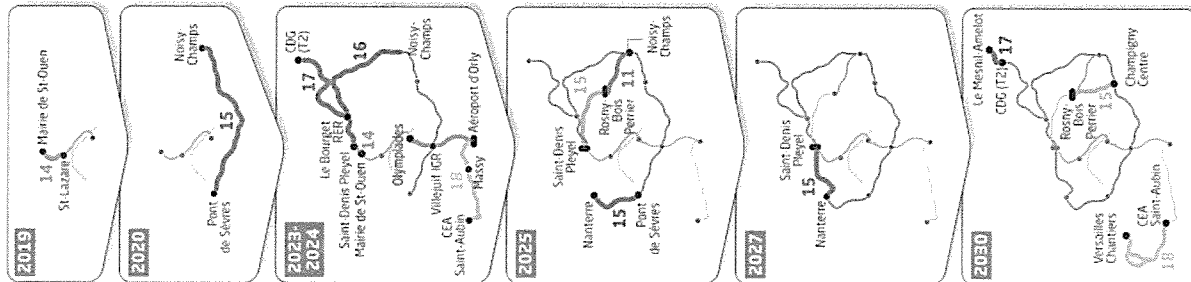
GRAND PARIS EXPRESS **LIGNE ROUGE SUD** PONT DE SÈVRES < · NOISY - CHAMPS

Tracé de la ligne 15 Sud

Les travaux préparatoires et de dévoiements concessionnaires ont débuté et se poursuivront jusqu'à début 2017.
 Les travaux de génie civil commenceront courant 2016.
 La mise en service progressive de la ligne 15 Sud est prévue à l'horizon fin 2020.



Horizons de mises en service



2.2 LA PLACE DES GARES

L'îlot des gares sera composé de trois lots (G1, G2, G3) qui seront implantés autour d'une place d'envergure qui deviendra un lieu de partage, de détente et de connexion. Cette place exclura la circulation des voitures mais non des bus, qui s'inséreront par une voie bus.

Cet espace situé à l'interconnexion de deux gares de métro dont les architectures travaillées en feront des lieux emblématiques, permettra de mettre en œuvre la « Ville dense et durable » proposée par le Grenelle de l'Environnement.

Elle devra permettre aux usagers de renouer avec le milieu dans lequel ils évoluent et, de par son identité architecturale, pourra prendre sa « place » dans la Ville et jouer pleinement son rôle d'espace de convergence.

Des terrasses de restaurants ou de cafés orientés vers le Sud et l'Ouest seront prévues afin d'animer l'espace public. La place sera fermée par la création de kiosques entre le lot G1 et le grand ensemble du rond-point des Martyrs.

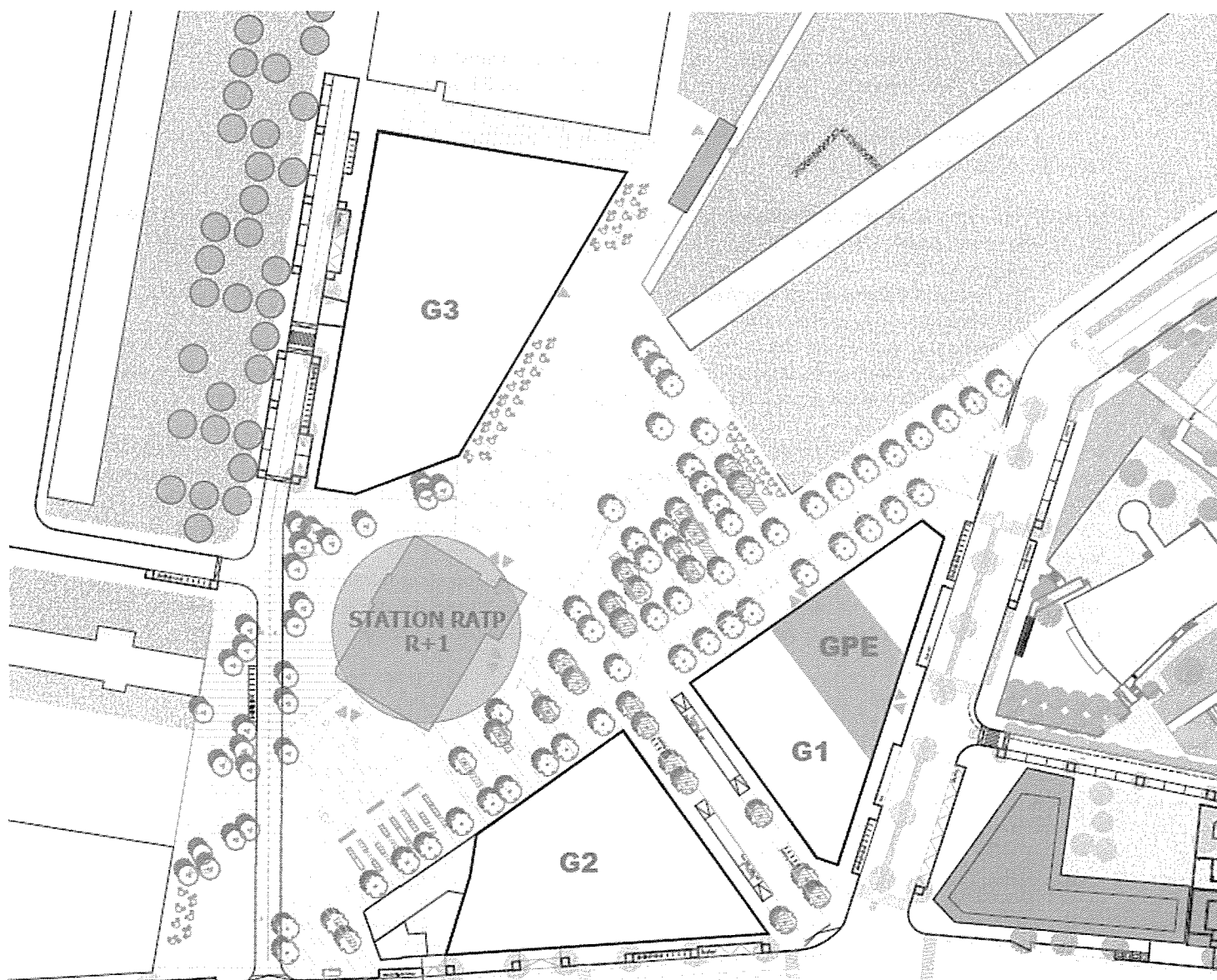
La Place accueillera les nouveaux flux tout en donnant les traits d'un cœur de ville au site. Une rue commerçante sera ainsi créée entre les lots G1 et G2.

La place sera végétalisée afin de poursuivre la démarche de l'Ecoquartier. Sa structure devra prendre en compte, les infrastructures souterraines des métros. L'aménagement de l'espace public prendra en compte la gestion des flux des usagers grâce à :

- La création d'espaces piétons agréable et suffisamment dimensionné. La réalisation de pistes cyclables et de stationnements adaptés au vélo.
- La réalisation d'arrêts de bus Enfin, le projet d'Ecoquartier a pour objectif de favoriser l'utilisation des transports en commun ou les modes de déplacement doux. Les voitures seront donc exclues de la Place des Gares et la maîtrise du respect des règles de stationnements sera un enjeu de long majeur.

Les dimensions de l'espace public de la place implique que les commerces aux rez-de-chaussée adoptent une hauteur en conséquence et que la continuité des vitrines soit maximale. Pour chaque lot, le rez-de-chaussée affirmera le socle horizontal du bâtiment, l'alignement à la voirie et la vocation commerciale du programme. L'animation urbaine de la façade du rez-de-chaussée sera renforcée par l'intégration des halls d'entrée des logements et de leurs locaux techniques.

Le niveau du rez-de-chaussée devra être celui de l'espace public sans marche, ni rampe. Les accès aux aires de livraisons seront traités de manière à s'intégrer parfaitement à la façade. La place accueillera également des événements hebdomadaires (marché de fin de journée) ou exceptionnels (concert) qui participeront de son animation.



ARTICLE 3 : LES PROJETS CONNEXES

3.1 LA PROGRAMMATION GENERALE DE L’ILOT GARES : LES LOTS G 1 ET G 2

Les projets de Gares ont permis l’émergence d’un projet d’aménagement qualitatif qui se construit autour de ces deux équipements structurants.

La création d’immeubles de logements collectifs sur l’Ilot des Gares doit permettre de répondre à la préconisation majeure du Grand Paris : densifier le tissu urbain autour de ces pôles. L’ilot des gares formera une nouvelle entrée de ville depuis le métro et constituera une nouvelle vitrine pour la ville de Bagneux.

Une mixité fonctionnelle est attendue sur le site afin de répondre au développement économique de la commune ainsi qu’aux besoins des habitants. La création d’un pôle commercial dynamique favorisera l’animation de l’espace public.

L’Ilot Gares est souhaité avec une programmation ambitieuse développée sur 3 entités foncières présentes autour des deux gares à savoir : G1, G2 et G3, la présente consultation ne concernant que les lots G1 et G2.

3.1.1 LE LOT G 1, LE « SIGNAL »

Afin de caractériser le nouveau pôle multimodal et la nouvelle centralité que constituera l’ilot gare, l’opération immobilière qui se développera sur le lot G1, et en particulier sa pointe nord, est appelée à devenir un signal urbain.

Immédiatement repérable, appel vertical, visible et lisible de loin et notamment depuis l’entrée de ville par l’avenue Victor Hugo, l’ensemble immobilier de l’ilot G1 par son expression architecturale et sa volumétrie singularise le pôle de transport qui devient une nouvelle centralité intégrée à la ville existante.

Localisée au sein de l’ilot, la gare du Grand Paris Express, conçu par le groupement SETEC TPI / Atelier BARANI, confère à l’ensemble immobilier sa dimension métropolitaine et justifie pleinement l’ambition urbaine recherchée sur cet ilot par l’aménageur et la SGP. Accessible depuis la rue Louis Pasteur, la gare du Grand Paris Express s’ouvre largement sur la future Place gagnant ainsi en visibilité sans interférer avec les programmes qui prendront place à son pourtour : commerces, activités et logements.

L’ensemble immobilier de l’ilot G1 se décompose en trois parties, la partie socle, la partie supérieure et le sous-sol :

- La **partie socle** occupe l’emprise totale de l’ilot. Elle intègre l’émergence de la gare, ainsi que des commerces. Elle reçoit également les espaces nécessaires aux programmes de logements qui se développent sur la partie supérieure (halls d’entrée, locaux techniques, vélos, poussettes et ordures ménagères). Les espaces commerciaux se développent en rez-de-chaussée afin de répondre, d’une part, aux demandes du programme et constituer, d’autre part, une volumétrie unificatrice et cohérente entre l’émergence de la gare et les programmes connexes. Les concepteurs devront tenir compte dans la conception de leur bâtiment du gabarit de l’émergence de la gare. De même, il est demandé de respecter l’implantation à l’alignement afin de garantir la lisibilité et la bonne gestion des espaces publics.

Un local à destination des chauffeurs de bus de la RATP, d’une superficie d’environ 40 m², ainsi qu’un local pour le stationnement des vélos lié à la gare (type Veligo) devra être prévu au rez-de-chaussée du lot G 1.

- La **partie supérieure** accueille les programmes de logements. Sous réserve de satisfaire aux exigences du programme, il est laissé aux concepteurs la liberté d'expression architecturale et volumétrique nécessaire pour témoigner à travers cette réalisation d'une créativité forte identifiable à cette nouvelle centralité urbaine. Les dispositions règlementaires applicables à l'îlot (hauteurs, alignements, portes à faux, retraits, prospects, ...) sont précisées à l'article 4 du présent cahier des charges.

L'étude de faisabilité réalisée par ARTE CHARPENTIER communiquée à titre d'information (*Volume 5 – P2*) propose la construction de trois immeubles plots dont le premier, implanté en prou de l'îlot, atteint 50 mètres de hauteur (au dernier plancher accessible) faisant ainsi signal. La composition en trois plots indépendants n'est pas imposée aux concepteurs qui peuvent proposer un dispositif différent dès lors que les objectifs programmatiques sont atteints.

Afin de permettre une grande liberté de conception, la SGP prévoit la possibilité de renforcer la paroi moulée qui délimite au nord l'emprise de la gare afin que les constructions futures puissent y prendre appui. Les charges pouvant être transférées sur la paroi moulée sont précisées dans le volume 2 correspondant à la Gare « M4 » de la Société du Grand Paris et projets connexes.

- Le **sous-sol** est occupé par la gare (sous-sol du lot G1) et le parc de stationnement correspondant aux besoins des logements et des surfaces commerciales. Ce dernier s'étend au sud du lot G1 (au sud de la gare), sous la nouvelle voie, et se poursuit sous l'îlot G2.

Les locaux techniques, vélos, poussettes et ordures ménagères des logements pourront également se développer en sous-sol de chaque lot.

Sous réserve de la faisabilité technique, l'opérateur consulté pourra développer son projet en surplomb de la gare, en tenant compte du fait qu'aucune possibilité d'appui n'est prévue dans la gare à l'exception de la paroi nord, comme décrit dans le volume 2 du présent dossier de la consultation.

3.1.2 LE LOT G 2

La programmation attendue sur ce lot est exclusivement dédié au logement avec en rez-de-chaussée des commerces de proximité ainsi qu'une moyenne surface alimentaire « Simply Market » qui évoluera au rez-de-chaussée mais aussi sur une partie du premier étage.

Cette programmation de logements et commerces sur le lot G2 devra aussi intégrer l'immeuble déjà présent faisant l'angle entre la rue de Verdun et l'Avenue Victor Hugo, au 75 rue de Verdun.

Un local à destination des gestionnaires du futur marché de fin de journée, d'une superficie d'environ 100 m² avec une dimension minimale de 5 m² sur une des longueurs, devra être prévu au rez-de-chaussée du lot G 2. Il devra être accessible par une ouverture d'au moins 1,50m de large.

Pour information, sur le lot G3 il est attendu la réalisation d'un minimum de 10 500m² de surface de plancher logement dont au moins 6 650 m² de logements libres en accession, 10 000 m² de surface de plancher bureaux, 550m² de surface de plancher commerce en pied de ce lot dédiés essentiellement à la restauration ainsi qu'un équipement multifonctionnel d'environ 4 500m².

3.2 LA PROGRAMMATION LOGEMENT : MIXITE DES PROGRAMMES

Sur les lots G 1 et G 2, il est attendu la réalisation d'un minimum de 25 500 m² de surface de plancher logement dont au moins 20 % de logements locatifs sociaux (hors bâtiment signal).

Pour information, le lot G 3 comprendra également du logement social ainsi qu'un programme en accession sociale à la propriété.

Il devra être proposé un éventail de typologie de logements afin de répondre aux besoins des habitants et à la volonté de créer un quartier diversifié et vivant.

3.2.1 L'ACCESSION PRIVEE

La ville de Bagneux a mis en place une Charte de la Promotion et de la Construction aux objectifs de laquelle les différents programmes devront se conformer (*Volume 5 – R4*). Cette charte vise particulièrement à maintenir une accessibilité financière pour les candidats à l'accession à la propriété et a pour objectif de maintenir le prix moyen des logements commercialisés en dessous du prix médian de la zone d'habitat (décote de 10% sur le prix médian des constructions neuves livrées dans les territoires de les communautés d'agglomération Sud de Seine et Val de Bièvre).

Au sein de chaque programme de logement libre, la répartition typologique devra être diversifiée (offre possible sur l'ensemble des typologies du T1 au T5) et devra également présenter une multiplicité d'organisation et de surface pour les typologies du T2 au T4.

Au vu de la position centrale particulière de ces lots, la part des grands logements (T4 et T5) est ramenée à 20% du total des logements en accession libre à la propriété. La présence des petits logements sera encouragée, les T1 devront représenter minimum 10% de la nouvelle offre produite.

3.2.3 LE LOGEMENT LOCATIF INTERMEDIAIRE ET SOCIAL

Une attention particulière sera apportée à la création de petits logements très accessibles financièrement (T1 et T2 en PLAI), même si l'offre en logements familiaux doit être privilégiée (40% de T4 et T5, principalement en PLUS).

Les objectifs de programmation en logement social sont de même nature que ceux pour l'accession (plus de 10% de T1, et au minimum 20% de T4 et T5).

Concernant la répartition des financements, l'opération devra prévoir un minimum de 20% de logements en PLAI. La production en PLS est envisageable dans un maximum de 30% des logements.

La production de logements intermédiaires peut également être envisagée, sans être prise en compte dans les objectifs de production de logements sociaux.

La qualité du site de l'Ilot Gares et sa proximité des futurs métros ligne 4 et GPE exige la réalisation de logements dont les qualités de distribution et de construction assurent au quartier une qualité pérenne.

3.3 LA PROGRAMMATION COMMERCIALE

Afin d'animer la Place des Gares et de permettre de recréer une polarité commerciale dynamique, il est attendu la création de surfaces commerciales en pieds d'immeuble sur l'ensemble de l'ilot (G1, G2, G3). La réalisation de kiosques permettant de fermer visuellement la Place à l'est de l'ilot est également encouragée.

La société, ATAC et la SEMABA ont collaboré afin de définir un projet commercial sur ce site.

Ainsi, il est attendu :

- Environ 1 100 m² de surface commerciale dédiés à des commerces de proximité (lot G1),
- Environ 2 500 m² de surface commerciale dédiés à un supermarché (lot G2).

Le cahier des charges architecturales et techniques ATAC – SIMPLY MARKET (*Volume 5 – C2*) permet de définir les contraintes techniques liées à l'exploitation d'un supermarché. Les principales contraintes à prendre en compte sont les suivantes :

- Surface de vente de 2 500m² et environ 1 180m² de surface hors vente ;
- Surface de vente sur 2 niveaux : RDC et 1^{er} étage (environ 1 250m² chacun) ;
- Hauteur libre de 4,50m entre la sous face des poutres et le niveau brut du plancher bas ;
- Hauteur vitrine minimum de 4,50m ;
- Entrée principales visible depuis le domaine public ;
- La ou les façades devront intégrer une surface suffisante pour permettre d'implanter des enseignes commerciales ;
- Aire de livraison directement accessible avec la zone de stockage, de 18m de longueur, 7,50m de largeur et 4,50m de hauteur ;
- Parking véhicule léger de 250 places dont 2% de PMR proche ascenseurs ;
- Sorties de secours avec évacuation directe sur le domaine public ;
- Livraison de la coque hors d'eau, hors d'air, et hors équipement et mobilier (VEFA).

3.4 PARKING PUBLIC

Afin de répondre aux besoins des habitants et des commerces, un parking comprenant 4 niveaux en sous-sol et répondant à un objectif de mutualisation des emplacements de stationnement devra être prévu.

Les accès voiture du parking seront localisés depuis la rue de Verdun.

Pour les commerces, la surface affectée aux stationnements sera au moins équivalente à 40% de la surface de plancher affectée au commerce. Une place de stationnement présentera un espace libre de tout obstacle de 2,6m x 5m. Les circulations auront une largeur minimum de 2,5m. (*Volume 5 – R1 et C2*)

On cherchera à limiter les accès par une mutualisation des rampes d'accès au parking en préconisant un ou deux accès maximum par lot constructible.

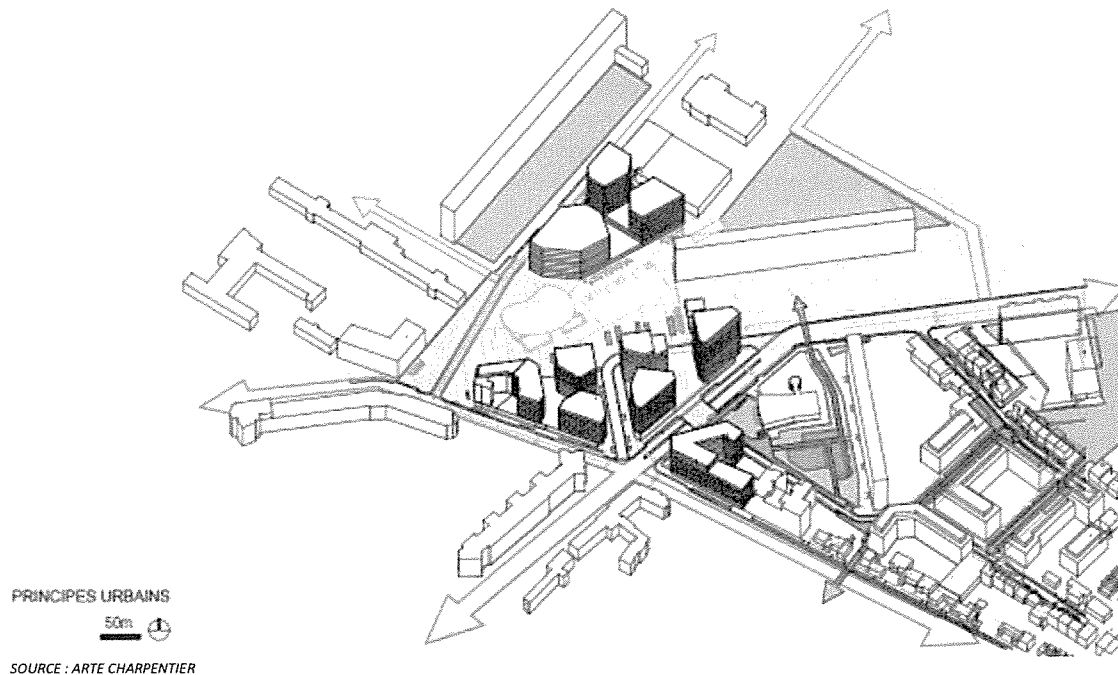
Les portails des parcs de stationnement seront situés au nu des façades et traités en harmonie avec les façades.

Les trémies de rampe d'accès au parking seront intégrées, pour tout ou partie, aux bâtiments.

Les accès piétons au parking public, intégrés aux bâtiments, se feront directement depuis l'espace public de la Place.

Il est également demandé de prévoir la possibilité d'évolution du stationnement voiture en sous-sol vers du stationnement vélos jusqu'au nombre égal de vélos et de voitures.

ARTICLE 4 : LES PRESCRIPTIONS ARCHITECTURALES ET ENVIRONNEMENTALES



4.1 LES PRESCRIPTIONS LIEES A LA QUALITE ARCHITECTURALE DES PROJETS

4.1.1 PRINCIPES D'ALIGNEMENT

Tous les bâtiments seront implantés à l'alignement sur l'emprise publique le long des voies principales (Henri Barbusse et Victor Hugo).

Les volumes des bâtiments seront de forme simple et uniforme à l'alignement.

Les éléments en débord ou en retrait ne sont autorisés qu'au-delà d'une hauteur de 9 m à compter du niveau fini des rez-de chaussée des bâtiments.

Les angles des bâtiments situés au carrefour entre 2 voies seront affirmés par un traitement du bâti sur toute leur hauteur.

Si un pan coupé est prévu cette contrainte s'appliquera uniquement au niveau du rez-de-chaussée sur une hauteur de 6m.

Un plan de nivellement général, donnera le plan de voirie et les différentes altimétries de référence pour l'implantation du niveau fini des rez-de-chaussée des bâtiments (cf. annexe V6)

Le rez-de-chaussée affirmera le socle horizontal du bâtiment, l'alignement à la voirie et la vocation commerciale du programme.

Le niveau du rez-de-chaussée devra être celui de l'espace public sans marche, ni rampe.

Tout retrait même partiel du rez-de-chaussée est interdit sauf pour marquer les entrées principales aux immeubles.

Le traitement de l'espace public devra être le même partout sur l'îlot gares afin de permettre une cohérence d'ensemble.

Les matériaux de façade en rez-de-chaussée seront nobles et très faciles d'entretien. On bannira tous les parements à rez-de-chaussée.

Pour le commerce, la façade du rez-de-chaussée sera alignée sur toute sa longueur :

- Soit à l'aplomb de la façade principale
- Soit en retrait maximum de 1,20 m, par rapport à la façade

Le rez-de-chaussée sera vitré à plus de 70% sur l'espace public, avec un vitrage clair non réfléchissant, qui descendra jusqu'à 20/30cm du sol afin d'éviter les projections de pluie sur le vitrage.

Les accès aux aires de livraisons seront traités de manière à s'intégrer parfaitement à la façade.

4.1.2 FAÇADES ET TRAITEMENT DES BATIMENTS

Les façades principales affirmeront les alignements.

Les ouvertures souligneront le caractère vertical de la façade et l'encadrement des baies participera à l'architecture du bâtiment. Il en est de même des systèmes d'occultation. Les volets coulissants en PVC et les coffres de volets roulants en saillie sont interdits. Les volets et persiennes coulissants bois ou métal et les volets roulants traités au nu des menuiseries sont préconisés.

Suivant l'exposition des bâtiments, des protections solaires extérieures fixes et/ou mobiles doivent être intégrées au projet architectural pour limiter les surchauffes d'été et l'éblouissance éventuelle des usagers.

Il est possible d'intégrer les protections solaires dans l'épaisseur de la façade, ou de superposer plusieurs types de protections mais il n'est pas possible de les prévoir uniquement en position intérieure.

Conformément à la réglementation, les logements auront des occultations pour toutes les fenêtres des pièces principales. Ceci peut être en plus qu'une protection solaire, mais il est interdit d'avoir des protections solaires fixes devant les fenêtres des logements.

Les commerces pourront bénéficier de stores, notamment pour l'activité de restauration. Ils devront s'intégrer au projet architectural et une demande préalable devra être adressée à l'aménageur puis à la Ville pour accord.

On choisira de préférence des matériaux de construction pérennes et peu salissants, comme le métal, le béton brut ou traité, la pierre, la brique, le bois ou le verre clair peu réfléchissant, l'enduit taloché étant autorisé pour les logements.

La durabilité tant fonctionnelle que d'aspect est le premier critère de validation de l'enveloppe des bâtiments.

Les matériaux apparents en extérieur devront remplir les critères de durabilité réglementaires (exemple : classe d'emploi des bois). Ils seront choisis notamment en fonction de ces critères et seront mis en place selon des systèmes simples facilitant l'entretien et la maintenance.

On souhaite en effet éviter la dégradation temporelle des façades. On peut ainsi recourir à des matériaux démontables et séparables permettant la réparation d'une partie de la façade sans devoir retravailler le tout, à des matériaux dont le temps n'affecte pas l'aspect en profondeur.

L'architecte argumentera le choix de ses matériaux de façade et explicitera les dispositions permettant d'assurer un entretien aisé des matériaux mis en œuvre pour assurer dans le temps la qualité de ses façades.

Un bilan carbone devra être effectué pour l'ensemble de l'opération (matériaux et transport, mise en œuvre, démontage et fin de vie), il sera présenté en plus du bilan de consommations réglementaires et non réglementaires converti en émissions de gaz à effet de serre et lui sera comparé.

Le promoteur devra fournir l'équivalent en années d'exploitation de ce bilan carbone.

Tout bâtiment neuf doit être de niveau de performance énergétique (DPE) A ou B pour les consommations et pour les émissions de CO2.

Les filières locales d'approvisionnement en matériaux devront systématiquement être privilégiées ainsi que les filiales de matériaux renouvelables ou recyclés.

Les volumes des locaux techniques, y compris les transformateurs publics, seront inclus dans les volumes autorisés et incorporés dans le volume de l'attique quand il est prévu. Ils seront habillés en façade et en toiture ou devront bénéficier d'un traitement de façade et de couverture en harmonie avec le volume principal.

Les cheminées de ventilation isolées sont prosrites. Elles devront être regroupées avec le volume des locaux techniques.

Pour les commerces en rez-de-chaussée de G1 et G2, même si la programmation commerciale actuelle ne prévoit pas de restaurant, des cheminées d'évacuations devront être installées afin de faciliter une éventuelle mutation du local commercial.

Les antennes, paraboles et panneaux solaires ne sont pas considérés comme des volumes. Ils pourront donc s'implanter en toiture. Ils devront faire l'objet d'une mise en scène architecturale s'intégrant au mieux avec le traitement des volumes.

Pour les logements, les volumes et locaux techniques seront invisibles à la vue des piétons et seront habillés en façade et en toiture.

4.1.3 FONCTIONNALITE ET HABITABILITE

La qualité du site de l'Ilot Gares et sa proximité des futurs métros ligne 4 et GPE exige la réalisation de logements dont les qualités de distribution et de construction assurent au quartier une qualité pérenne.

Les halls d'entrée seront largement dimensionnés et traversant chaque fois que possible. Ils bénéficieront d'un éclairage extérieur afin de sécuriser leur accès.

Les parties communes et les circulations verticales seront éclairées naturellement dans la mesure du possible.

Les paliers d'étages desserviront au plus 5 appartements.

Les appartements à rez-de-chaussée donnant sur les voies ou mono orientés côté nord sont prosrits.

Les logements devront offrir des surfaces habitables généreuses et privilégier, dans la mesure du possible la double exposition avec un minimum de 70 % des appartements traversants ou à double orientation. Un travail sur la distribution des logements devra permettre le plus souvent l'éclairage naturel des cuisines et salles de bain.

Les prolongements extérieurs devront être confortables et d'une profondeur suffisante pour permettre d'associer au logement une véritable pièce supplémentaire en plein air.

Un élément 60x60 est à prévoir en plus dans chaque cuisine pour encourager le tri sélectif.

Du fait du tri sélectif, un local d'objets encombrants ayant un accès minimum de 1,20m devra être prévu au niveau des rez-de-chaussée des immeubles de logements.

4.2 ILOT GARES ET PRESCRIPTIONS ENVIRONNEMENTALE

4.2.1 METTRE EN PLACE UNE GESTION SEPARATIVE DES EAUX PLUVIALES

Une gestion séparative des eaux pluviales doit être prévue pour les différents types d'eaux pluviales, qu'il s'agisse des EP des toits (propres et récupérables), des EP de ruissellement (pas récupérables) ou des EP chargées en hydrocarbures (séparation ou filtrage des hydrocarbures obligatoire).

Les eaux pluviales seront gérées directement sur la parcelle, mais en cas d'impossibilité d'infiltration (suite aux tests de perméabilité du sol). Le débit de fuite maximum autorisé de rejet sera de 1 l/s/Ha. Il est donc nécessaire de prévoir une gestion des eaux pluviales avec des moyens de stockage temporaires avant infiltration ou rejet au réseau public.

Dans le cas d'une végétalisation des toitures, on privilégiera leur caractère semi-extensif plutôt qu'extensif pour ralentir l'écoulement des eaux pluviales et lutter contre l'îlot de chaleur urbain (évaporation).

Cette surface participera au stockage temporaire des eaux pluviales.

Pour le stockage mis en place, on privilégiera le rejet gravitaire (le dimensionnement du stockage et sa localisation par rapport au fil d'eau des réseaux EP seront conçus de façon à ce que 100% des pluies en année moyenne soient évacuées sans pompage).

Il est obligatoire de séparer les EU et les EP en limite de parcelle (les deux canalisations se rejeteront séparément dans une boîte de branchement commune, située en limite du domaine public, sur le domaine privé).

4.2.2 MAITRISER LES CONSOMMATIONS ENERGETIQUES

Tous les projets atteindront au moins le niveau BBC suivant la méthode de calcul de la RT et conformes à la législation en vigueur au moment du dépôt du permis de construire, mais ne seront pas forcément labélisés BBC.

Tous les bâtiments devront, selon le diagnostic de performance énergétique (DPE), avoir un niveau de performance A ou B.

Afin d'assurer un niveau minimal de qualité environnementale, toute nouvelle opération fera l'objet d'une certification environnementale reconnue. Pour les opérations de logements, la certification sera celle d'Habitat & Environnement (H&E profil A), (les Cibles 4 et 5 souhaitées en Très Performant¹). Les référentiels de certification les plus adaptés seront choisis pour tout autre type de construction.

Les équipes utiliseront le référentiel en vigueur au moment de la demande de certification et le profil environnemental sera établi par le promoteur en fonction de l'importance qu'il accorde aux diverses thématiques, tout en tenant compte des exigences formulées dans le présent document.

Il est possible de dépasser les performances environnementales requises ici, mais il ne sera en aucun cas permis de les atténuer.

Pour les logements, il est demandé de respecter l'ensemble des exigences de la RT 2012 (Décret et arrêté du 26 octobre 2010), parmi lesquelles : la valeur de Bbio, l'accès à l'éclairage naturel dans les logements, la qualité thermique de l'enveloppe, le traitement des ponts thermiques et l'étanchéité à l'air.

Pour tous les projets, le promoteur favorisera au maximum la lumière naturelle dans les locaux.

La transmission lumineuse des vitrages nus sera supérieure à 70%, et au moins 70% des logements seront traversants ou à double orientation (pour la lumière et pour la ventilation naturelle).

Toute pièce principale d'un logement devra donner directement sur un espace extérieur ayant une portion de ciel vu d'au moins 20% (hors masques végétaux d'arbres à feuilles caduques).

Pour les logements, la surface vitrée des pièces principales sera comprise entre 16% et 18% de la SHAB, évitant ainsi les surchauffes d'été tout en favorisant les apports solaires. 40% de la surface des façades au maximum sera vitrée.

Les projets optimiseront les surfaces vitrées et leurs protections solaires pour avoir le meilleur équilibre entre luminosité, vision, confort d'été, déperditions thermiques et intimité.

Des systèmes pour limiter les consommations énergétiques liés aux auxiliaires sont à mettre en place, notamment pour la ventilation.

Pour les ventilations mécaniques, les performances des systèmes (double-flux, hygroréglable ou modulable, ou d'autres types de préchauffage d'air neuf) seront optimisées. Ainsi, les moteurs électriques seront à haute efficacité énergétique, de préférence (classe Eff1) et les moteurs seront de préférence à débit modulable pour les espaces d'occupation variable.

La conception de l'éclairage sera particulièrement soignée. On privilégiera la lumière naturelle dans tous les espaces d'occupation, l'installation de systèmes pertinents selon l'utilisation du bâtiment, l'utilisation de lampes à haut rendement (part du rayonnement dans la consommation énergétique), à haute efficacité lumineuse (≥ 80 lm/W) et de luminaires à basse luminance.

Des ballasts adaptés seront choisis et on utilisera des ballasts électroniques pour les locaux à occupation prolongée.

On mettra en place des temporisations adaptées au projet (détecteurs de présence, minuteries, programmation, asservissement des sources à la lumière naturelle...). On privilégiera une ambiance douce avec une lumière plus forte liée directement aux espaces de travail. Enfin, on permettra plusieurs scénarios d'allumage pour les bureaux et activités afin d'éviter d'avoir à recourir à un éclairage total. A tout moment, on prévoit des circuits séparés pour les éclairages en profondeur avec un asservissement à la lumière naturelle.

En cas de ventilation mécanique dans les parkings, elle sera obligatoirement asservie au taux de monoxyde de carbone (CO).

On visera à minimiser les consommations d'éclairage des parties communes par l'éclairage naturel des halls d'entrées traversants et des circulations et par l'emploi de systèmes efficaces, faisant intervenir des détecteurs de présence, des sondes d'éclairement naturel et en veillant à supprimer tout éclairage inutile en période d'inoccupation.

On visera à minimiser les consommations des éclairages de secours, par exemple en prohibant l'usage de blocs autonomes usuels et en les remplaçant par des blocs à LED.

Une étude devra présenter les consommations prévisionnelles des postes suivants :

- éclairage des parties communes des bâtiments
- éclairage des façades du bâtiment (commerces, activités) pendant les heures d'occupation.
- éclairages de secours
- ascenseurs (éclairage et consommations liées au fonctionnement)

L'étude devra également proposer les solutions pour minimiser ces consommations.

Une ventilation efficace est la première garantie d'une qualité sanitaire de l'air intérieur; il conviendra donc d'assurer au minimum les débits réglementaires.

Les systèmes de ventilation mécanique devront être largement dimensionnés, d'une étanchéité à l'air soignée, d'un entretien aisé, et utiliser des moteurs à haut rendement (classe Eff1 ou équivalent).

Afin de limiter les émissions de COV à l'intérieur des espaces, on exige, que les peintures mises en œuvre en intérieur, à teneur en composés organiques volatiles (COV), aient un taux de COV inférieur à 30 g/l et que les panneaux de bois de classe E1 ou E0, soient à faible émission de formaldéhydes. Aussi, les matériaux combustibles aux fumées toxiques en contact direct avec l'air intérieur seront proscrits et pour tous les revêtements en contact avec l'air intérieur, des labels qui attestent de faibles émissions de COV (GUT, Bleu Ange, NF Environnement, Greenguard...) seront privilégiés.

Les revêtements de sol textiles devront comporter le label GUT et l'emploi de matériaux ou produits dont l'étiquetage (voir fiches de données de sécurité si disponible) démontre la toxicité (T ou T+), la nocivité (Xn) ou la dangerosité pour l'environnement (N) sera prohibé, sauf justification expresse du caractère indispensable du matériau ou produit incriminé.

Les futurs utilisateurs et occupants devront être sensibilisés et encouragés à la réduction de la consommation des ressources et au tri des déchets.

Ainsi, pour chaque opération, des moyens de sensibilisation seront établis sous diverses formes :

- une présentation
- un livret de bonnes pratiques
- une clause incluse dans les contrats de location, actes de vente, etc.

Pour obtenir le niveau de performance demandé, des émetteurs de chauffage fonctionnant à basse température, une bonne isolation thermique de l'enveloppe (20 cm et plus) avec suppression des ponts thermiques, la préférence d'une ventilation naturelle en dehors de la période de chauffe et d'une ventilation efficace énergétiquement (avec récupération des calories pour la période hivernale et/ou modulation des débits en fonction de l'occupation) seront à mettre en place.

De même, il s'agira aussi d'installer des appareils à haute efficacité pour la réduction des consommations auxiliaires, une étanchéité à l'air renforcée et une temporisation des éclairages intérieurs et extérieurs adaptée à chaque type de bâtiment.

Un réseau de chaleur géothermie profonde est en cours d'étude et de réalisation sur l'ensemble de la commune de Bagneux.

Tout bâtiment dans l'emprise de la ZAC devra se raccorder au réseau géothermal et assurera, sauf impossibilité technique) 100% de son approvisionnement en chauffage.

La production d'eau chaude sanitaire pourra être préchauffée à l'aide de :

- Récupération de chaleur sur l'air extrait (PAC 3 en 1)
- Récupération de chaleur sur les eaux grises

En ce qui concerne le confort d'été, la température de consigne ne devra pas être inférieure à 26°C dans les périodes où le recours à un rafraîchissement passif (par échange direct sur le réseau de nappe, sans fonctionnement des PAC ou rafraîchissement adiabatique) est jugé indispensable par l'exploitant.

Il est interdit de recourir à un système de rafraîchissement actif sauf avec un EER Y3 et après avoir mis en place tout système limitant le besoin.

4.2.3 REDUIRE LES CONSOMMATIONS D'EAU POTABLE ET TRAITER LES EAUX POLLUEES

Le promoteur de toute opération devra étudier les possibilités de réduction des consommations d'eau potable et obligatoirement limiter la pression à 3 bars tout en mettant en œuvre des systèmes hydro économes. Par exemple, des chasses d'eau à double commande et à volume réduit pour les WC, des mousseurs pour les lavabos, des robinets thermostatiques pour les douches s'il y en a.

Là où cela sera jugé nécessaire, des systèmes de temporisation, notamment pour les robinets des sanitaires, seront installés.

L'eau potable ne sera pas utilisée pour l'arrosage ou le nettoyage des espaces extérieurs, on privilégiera l'utilisation des eaux pluviales récupérées.

Le rejet des eaux polluées au réseau public sera interdit.

Les effluents incompatibles avec la qualité des réseaux feront l'objet de prétraitement sur la parcelle avant tout rejet (bac à graisse, séparateur,...).

Il n'est pas envisagé de gérer l'assainissement des eaux grises et noires sur le ZAC.

4.2.4 FACILITER LE TRI SELECTIF DES DECHETS

L'objectif dans un premier temps est de faciliter le tri sélectif pour tous les projets que ce soit pour les logements et les commerces.

Dans les locaux de travail un tri spécifique des déchets, et notamment les déchets de type DIB (Déchets Industriels Banals) ou DASRI (Déchets d'Activité de soin à risques), sera prévu sur place dans l'optique d'une valorisation de ces déchets à la source et non seulement dans les centres de tri.

En cas de collecte classique il faudra prévoir, dans le logement et dans ses espaces de collecte, une surface allouée correctement dimensionnée (selon une méthode décrite par la maîtrise d'œuvre, correspondant au moins aux exigences de la Certification H&E) en fonction des catégories de déchets collectés par la Communauté d'Agglomération Sud de Seine. Il faudra aussi, toujours dans ce cas, prévoir dans les locaux de travail un tri spécifique des déchets d'activité sur site dans l'optique d'une valorisation de ces déchets à la source et non seulement dans les centres de tri.

Tous les locaux déchets devront avoir un point d'eau et une évacuation au sol et devront être carrelés sur le sol et les murs.

4.2.5 LIMITER LES NUISANCES DE CHANTIER

La ZAC Ecoquartier Victor Hugo est un projet au long cours, dont les opérations de construction s'étaleront sur plusieurs années.

L'enjeu est de conserver une qualité de vie optimale, même pendant les périodes de travaux, pour les riverains de la ZAC.

Une charte chantier vert inscrite parmi les pièces du marché de travaux à signer par les entreprises de construction (co- et sous-traitants) reprendra l'ensemble des exigences des promoteurs vis-à-vis de la tenue d'un chantier dit environnemental et devra également fixer des règles de suivi des incidents éventuels (plaintes des riverains, dépassement des niveaux acoustiques, saleté relative, etc.).

Avec leur offre, les entreprises doivent décrire les moyens qu'ils comptent mettre en œuvre pour répondre aux exigences de la Charte dans un Plan d'Assurance Environnement (PAE). Le cadre PAE sera inclus aux pièces marché.

Les stationnements des véhicules destinés à l'acheminement du personnel seront pensés pour gêner le moins possible les usagers du quartier.

Des dispositions particulières devront être prises pour limiter les nuisances dues au trafic des véhicules : simultanéité des entrées/sorties, horaires aménagés...

La propreté du chantier devra être assurée en tout instant, tant à l'intérieur qu'à l'extérieur de celui-ci.

L'organisation du chantier, notamment l'emplacement des déchets, des espaces de livraison et de stockage, devra être cohérente avec la démarche de réduction des nuisances pour un travail en site occupé.

La charte chantier vert devra également mentionner l'exigence de réduction des poussières pendant la totalité du chantier. Par exemple, les stockages de matériaux pulvérulents devront être protégés des vents dominants.

La propreté des voies environnantes sera maintenue malgré les allées et venues liées au fonctionnement quotidien du chantier ; un système de nettoyage/ balayage de la voirie sera donc prévu.

Les plans d'installation de chantier seront conçus de façon à limiter l'usage des avertisseurs de recul, éloigner les équipements et activités bruyantes des espaces environnants les plus sensibles au bruit.

Tout chantier se verra imposer le respect d'un niveau acoustique maximum en limite de chantier (émergence < à 5 dB de jour), contrôlé sous la responsabilité de l'opérateur.

Les matériels utilisés seront conformes à la réglementation (marquage CE et parfois marquage acoustique garanti en référence à l'arrêté du 18 mars 2002).

L'utilisation de brise-roches hydrauliques qui implique trop de vibrations sera proscrite. On veillera enfin à privilégier les moteurs électriques plutôt que thermiques...

Un bilan des déchets produits sur site devra être effectué par les promoteurs par activité et les solutions correspondantes de tri devront être mises en place.

On insiste également sur les dispositions à prendre pour éviter la pollution du sol, les consommations inutiles d'eau et d'énergie et le suivi des déchets.

Ainsi, les infiltrations dans le sol des résidus de nettoyage des toupies à béton seront proscrites. Des bacs de rétention devront être prévus pour le lavage des outils et bennes.

Des bacs de décantation de l'eau utilisée pour le béton seront régulièrement entretenus pour limiter la pollution des rejets.

De même, la minimisation des déchets devra se faire en amont du chantier, et les déchets de chantier seront triés (déchets inertes / déchets dangereux / déchets industriels banals / emballages / bois / métal / plâtre). Le suivi des déchets issus du chantier sera assuré par bordereaux contrôlés et rassemblés par la maîtrise d'œuvre. Un bilan de valorisation sera périodiquement demandé.

Le développement de l'Ecoquartier doit être l'occasion de favoriser l'insertion professionnelle. Les promoteurs seront donc incités à mettre en place des ateliers ou chantiers d'insertion afin de faciliter l'accueil, l'embauche et la mise au travail de personnes sans emploi rencontrant des difficultés sociales et professionnelles.

Avant le début des travaux, le promoteur organisera une réunion d'information des usagers du quartier, en collaboration avec la Maîtrise d'Œuvre et les entreprises intervenant sur le chantier et sous le contrôle de l'aménageur. Les usagers du quartier seront informés sur les enjeux environnementaux de l'opération, les caractéristiques du «Chantier à Faibles Nuisances» mis en place, les diverses phases du chantier, les nuisances qu'elles peuvent entraîner et les mesures prises pour les réduire, les horaires du chantier (travaux, approvisionnement, ...), le calendrier prévisionnel des travaux et les moyens dont les riverains disposeront pour communiquer avec les responsables du chantier.

Ces informations doivent être actualisées au cours du chantier pour prévenir par exemple une phase de potentielles nuisances.

Des affichages et des séances d'information pourront se passer à la Maison du Projet, mais un panneau d'information devra obligatoirement être affiché sur le site.