

Demande d'examen au cas par cas préalable à la réalisation d'une étude d'impact

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

*Ce formulaire n'est pas applicable aux installations classées pour la protection
de l'environnement*

*Ce formulaire complété sera publié sur le site internet de l'autorité administrative de l'Etat
compétente en matière d'environnement*

Avant de remplir cette demande, lire attentivement la notice explicative

Cadre réservé à l'administration

Date de réception
24/01/2013

Dossier complet le
24/01/2013

N° d'enregistrement
F-011-13-C-0011

1. Intitulé du projet

Adaptation des stations existantes de la ligne 14 (M14 ASE)

2. Identification du maître d'ouvrage ou du pétitionnaire

2.1 Personne physique

Nom

Prénom

2.2 Personne morale

Dénomination ou raison sociale

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

RCS / SIRET

Forme juridique

Joignez à votre demande l'annexe obligatoire n°1

3. Rubrique(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 rubrique et sous rubrique	Caractéristiques du projet au regard des seuils et critères de la rubrique
8. Transports guidés de personnes	<p>Toutes modifications ou extensions</p> <p>Le projet concerne :</p> <ul style="list-style-type: none"> - la création ou l'adaptation d'accès, de sortie ou d'issues dans 4 stations existantes de la ligne 14 dont la surface SHON globale est d'environ 3000 m². - L'aménagement d'espaces d'attentes sécurisé dans les 9 stations de la ligne 14 existante et la création de zones hors sinistre en station pour 3 des stations existantes de la ligne 14.

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

Le projet d'adaptation des stations existantes de la ligne 14 consiste à créer dans 4 des stations de la ligne 14 :

- une issue de secours à Madeleine,
- une sortie simple à Cour Saint-Emilion, avec un accès principal réaménagé,
- un accès secondaire à Olympiades et Bercy, avec un accès principal réaménagé pour ces deux stations.

Dans l'ensemble des 9 stations existantes de la ligne, seront réalisés des aménagements d'espaces d'attente sécurisés (EAS) destinés à mettre en sécurité les personnes à mobilité réduite (PMR) et les utilisateurs de fauteuil roulant (UFR) et pour 3 des stations de la ligne Saint-Lazare, Madeleine, Pyramides, la création de zones hors sinistre en station.

4.2 Objectifs du projet

Le passage des rames de 6 à 8 voitures de la ligne 14 nécessite d'adapter les stations existantes de la ligne 14 pour être conforme à la réglementation en vigueur en termes de sécurité des établissements recevant du public (ERP) et de type gare (GA), y compris les utilisateurs de fauteuil roulant.

Le projet d'adaptation des stations existantes de la ligne 14 poursuit un objectif de mise en sécurité des espaces des stations dédiés aux voyageurs. Le dimensionnement des nouveaux ouvrages d'accès ou d'issues, et d'aménagement dans les stations permettra d'évacuer l'ensemble des voyageurs en cas de sinistre et de répondre aux nouvelles normes relatives aux conditions d'évacuation en toute sécurité des personnes à mobilité réduite dont les utilisateurs de fauteuils roulants.

4.3 Décrivez sommairement le projet

4.3.1 dans sa phase de réalisation

Pour l'ensemble du projet, les travaux sont prévus pour une durée allant de 1 an et demi à 3 ans et demi selon les ouvrages. Ils seront réalisés en plusieurs phases comprenant les dévoiements de réseaux concessionnaires, les phases de terrassement et de réalisation des ouvrages génie-civil et des aménagements de second-oeuvre.

Les travaux pour la réalisation du gros oeuvre des ouvrages d'accès, de sorties ou d'issues seront réalisés en méthodes de tranchée ouverte, tranchée couverte, et méthode souterrain, selon les sites.

La circulation routière sera maintenue pendant les travaux, les largeurs de voirie pourront toutefois être réduites par endroit pendant une partie des travaux.

La circulation des piétons, les accès aux commerces et riverains seront maintenus pendant les travaux.

4.3.2 dans sa phase d'exploitation

Les aménagements complémentaires pour les 4 stations Olympiades, Cour Saint-Emilion, Bercy, et Madeleine sont les suivants :

- Olympiades (13e arrondissement) : Un accès secondaire est créé à l'est de la station.

Ce nouvel aménagement facilitera l'accès de la ligne 14 vers les logements et emplois du secteur, et améliorera aussi la desserte en transport en commun de cette zone très dense. L'accès principal situé à l'ouest de la station sera doté d'un nouvel escalier fixe, permettant une meilleure desserte du quartier avec un accès orienté vers l'ouest.

- Cour Saint-Emilion (12e arrondissement) : Une sortie supplémentaire est créée Rue François Truffaut. Elle améliorera la desserte des commerces et des équipements de loisir situés à proximité.

L'accès principal sera doté d'un escalier fixe supplémentaire débouchant Rue de l'Ambroisie, améliorant de plus la desserte des habitations du quartier.

- Bercy (12e arrondissement) : Un accès secondaire est créé rue de Bercy à l'Est de la station.

Cet aménagement permettra de plus de répondre aux enjeux de fréquentation liés aux équipements publics situés à proximité (Palais Omnisport de Paris Bercy, parc de Bercy, gare Paris Bercy).

L'accès principal est réaménagé de façon à améliorer les accès vers les quais de la ligne 14 et vers la ville, et la correspondance avec la ligne 6.

- Madeleine (9e arrondissement) : Une issue de secours est créée en sous-sol au niveau du boulevard de la Madeleine et débouchera sur trottoir par deux escaliers fixes fermés par une trappe.

4.4.1 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 administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement devra être jointe au(x) dossier(s) d'autorisation(s).

Autorisation de permis de construire (pour les quatre stations avec ouvrage supplémentaire : Olympiades, Cour Saint-Emilion, Bercy et Madeleine)

Autorisation de déclaration préalable de travaux (pour les cinq stations avec aménagements intérieurs uniquement : Bibliothèque François Mitterrand, Gare de Lyon, Châtelet, Pyramides et Saint-Lazare)

Autorisation au titre de la Loi sur l'Eau pour l'ensemble du projet M14 ASE

4.4.2 Précisez ici pour quelle procédure d'autorisation ce formulaire est rempli

Déclaration de Projet pour l'enquête publique au titre de l'article R123-1 du Code de l'Environnement
Déclaration de Projet emportant Mise en Compatibilité du PLU de Paris

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

Grandeurs caractéristiques	Valeur		
	Surface des émergences (m ²)	SHON totale de l'ouvrage en sous-sol (m ²)	Hauteur de l'ouvrage en sous-sol (m)
Olympiades : création d'un accès secondaire	30	600	23
Olympiades : accès principal élargi	15	70	9
Cour Saint-Emilion : création d'une sortie supplémentaire	55	150	7
Cour Saint-Emilion : accès principal élargi	20	110	8
Bercy : création d'un accès secondaire	120	1220	15
Bercy : accès principal élargi	50	420	15
Madeleine : issue de secours	20	210	12

4.6 Localisation du projet

Adresse et commune(s) d'implantation

- Paris, 13^{ième} Arrondissement, Rue de Tolbiac, Station Olympiades, accès principal élargi et accès secondaire
- Paris, 12^{ième} Arrondissement, Rue de l'Ambroisie, Station Cour Saint-Emilion, accès principal élargi
- Paris, 12^{ième} Arrondissement, Rue François Truffaut, Station Cour Saint-Emilion, sortie supplémentaire
- Paris, 12^{ième} Arrondissement, Place du Bataillon du Pacifique, Station Bercy, accès principal élargi
- Paris, 12^{ième} Arrondissement, Rue de Bercy, Station Bercy, accès secondaire
- Paris, 9^{ième} Arrondissement, Boulevard de la Madeleine, Station Madeleine, issue de secours

Coordonnées géographiques¹

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

Pour les rubriques 5° a), 6° b) et d), 8°, 10°, 18°, 28° a) et b), 32° ; 41° et 42° :

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

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

Communes traversées :

Paris, 9^{ième}, 12^{ième} et 13^{ième} arrondissements

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 étude d'impact ?

Oui Non

4.7.2 Si oui, à quelle date a-t-il été autorisé ?

Pour le tronçon de la ligne 14 Saint-Lazare - ZAC Tolbiac (Bibliothèque François Mitterrand) : DUP en Conseil d'Etat du 4/08/1993. Pour la station Tolbiac Nationale (Olympiades) : DUP du 30/06/1998

4.8 Le projet s'inscrit-il dans un programme de travaux ?

Oui Non

Si oui, de quels projets se compose le programme ?

¹ Pour l'outre-mer, voir notice explicative

5. Sensibilité environnementale de la zone d'implantation envisagée

5.1 Occupation des sols

Quel est l'usage actuel des sols sur le lieu de votre projet ?

L'usage des sols au droit du projet est exclusivement urbain et occupé par de l'habitat collectif, des équipements culturels, touristiques et de loisirs, des parcs et jardins, des bureaux et des infrastructures de transport.

Existe-t-il un ou plusieurs documents d'urbanisme (ensemble des documents d'urbanisme concernés) réglementant l'occupation des sols sur le lieu/tracé de votre projet ?

Oui Non

Si oui, intitulé et date d'approbation :
Précisez le ou les règlements applicables à la zone du projet

Plan Local d'Urbanisme de la Ville de Paris, approuvé par délibération du Conseil de Paris en date des 12 et 13 juin 2006 après révision du Plan d'Occupation des Sols de la ville engagée les 22 et 23 octobre 2001.
Les zones concernées par le projet sont les Zones Urbaine Générale (UG) et Urbaine Verte (UV). Un Espace Boisé Classé est également concerné par le projet au niveau du Parc de Bercy (nouveaux ouvrages de la station Cour Saint-Emilion situés en tréfonds du parc). Ceci nous amène à constituer un Dossier d'Enquête Publique portant également sur la mise en compatibilité du PLU de la Ville de Paris, pour la station Cour Saint-Emilion.

Pour les rubriques 33° à 37°, le ou les documents ont-ils fait l'objet d'une évaluation environnementale ?

Oui Non

5.2 Enjeux environnementaux dans la zone d'implantation envisagée :

Complétez le tableau suivant, par tous moyens utiles, notamment à partir des informations disponibles sur le site internet <http://www.developpement-durable.gouv.fr/etude-impact>

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) ou couverte par un arrêté de protection de biotope ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
en zone de montagne ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
sur le territoire d'une commune littorale ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
dans un parc national, un parc naturel marin, une réserve naturelle (régionale ou nationale) ou un parc naturel régional ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
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"/>	Le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement 2012-2017 des infrastructures ferroviaires de l'État mené par Paris approuvé par arrêté préfectoral n°2012 188-0006 du 06 juillet 2012.

dans une aire de mise en valeur de l'architecture et du patrimoine ou une zone de protection du patrimoine architectural, urbain et paysager ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Paris est concerné par un Plan de sauvegarde et de Mise en Valeur et par un secteur sauvegardé : celui du Marais qui est situé à environ 120 mètres de la station Châtelet. Paris ayant un patrimoine historique très riche, de nombreux monuments historiques classés et inscrits se retrouvent au niveau de l'aire d'étude du projet.
dans une zone humide ayant fait l'objet d'une délimitation ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
dans une commune couverte par un plan de prévention des risques naturels prévisibles ou par un plan de prévention des risques technologiques ? si oui, est-il prescrit ou approuvé ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Risque d'inondation : Plan de Prévention des Risques d'Inondation (PPRI) approuvé le 15/07/03 et révisé le 19/04/07. Risques liés à la présence d'anciennes carrières et de zones de gypse antéludien : ces risques font l'objet d'arrêtés interpréfectoraux valant plan de prévention des risques naturels (PPRN) relatifs à des mouvements de terrain approuvés.
dans un site ou sur des sols pollués ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet ne se situe pas au droit de sites répertoriés dans les bases de données BASIAS et BASOL. L'étude historique et documentaire réalisée spécifiquement pour le projet a montré qu'aucune activité potentielle polluante (type industrielle lourde) n'aurait été exercée au droit des secteurs à l'étude. Les analyses effectuées pour le projet ne montrent pas d'impact majeur d'une pollution anthropique.
dans une zone de répartition des eaux ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	La nappe de l'Albien, naturellement protégée, située sous Paris, est considérée comme ZRE. Toutefois, celle-ci se situe à environ 600 mètres de profondeur et ne présente donc aucune interaction avec le projet.
dans un périmètre de protection rapprochée d'un captage d'eau destiné à l'alimentation humaine ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
dans un site inscrit ou classé ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le projet est concerné par un site inscrit, il s'agit de l'ensemble urbain de Paris.
Le projet se situe-t-il, dans ou à proximité :	Oui	Non	Lequel et à quelle distance ?
d'un site Natura 2000 ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le site Natura 2000 n°FR1112013 «Sites de Seine-Saint-Denis» présente 14 entités classées ZPS. La plus proche est située à environ 4 km du projet, au nord-est (parc départemental Jean Moulin-Guillands).
d'un monument historique ou d'un site classé au patrimoine mondial de l'UNESCO ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	

6. Caractéristiques de l'impact potentiel du projet sur l'environnement et la santé humaine

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

Veillez compléter le tableau suivant :

Domaines de l'environnement :		Oui	Non	De quelle nature ? De quelle importance ? Appréciez sommairement l'impact potentiel
Ressources	engendre-t-il des prélèvements d'eau ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Des prélèvements d'eau sont prévisibles en phase travaux uniquement : un épuisement de fond de fouille est à prévoir afin de travailler « à sec ». Le calcul des volumes et débits sera déterminé lors des études ultérieures et notamment le Dossier Loi sur l'Eau. Des prélèvements d'eau ne sont pas engendrés en phase définitive : l'ouvrage est supposé « étanche » et dimensionné de telle manière qu'il n'y ait aucun prélèvement d'eau. Des infiltrations d'eau dans les ouvrages ne sont toutefois pas à exclure.
	impliquera-t-il des drainages / ou des modifications prévisibles des masses d'eau souterraines ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Les études techniques ont permis de démontrer qu'il n'y aura pas d'effet barrage : le projet, sous nappe pourrait créer un effet barrage. Toutefois, des modélisations ont été réalisées et évaluent cet effet barrage de l'ordre des variations naturelles du battement de la nappe, voire inférieur.
	est-il excédentaire en matériaux ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Les terres issues des excavations nécessaires au projet représentent environ 21 000 m ³ . Elles pourront être réutilisées en remblais des travaux réalisés à ciel ouvert ou évacuées en filières spécialisées.
	est-il déficitaire en matériaux ? Si oui, utilise-t-il les ressources naturelles du sol ou du sous-sol ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Milieu naturel	est-il susceptible d'entraîner des perturbations, des dégradations, des destructions de la biodiversité existante : faune, flore, habitats, continuités écologiques ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Quelques arbres d'alignements pouvant constituer des sites de reproduction pour l'avifaune seront impactés (notamment au niveau du Parc de Bercy). L'impact concerne une surface de 0.6% du Parc, en phase « travaux », et quelques alignements en voirie. Les arbres seront soit replantés à leur place initiale, soit dans des endroits adaptés. A noter que ces arbres sont actuellement localisés dans un milieu fortement anthropisé donc représentent un enjeu faible.
	est-il susceptible d'avoir des incidences sur les 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"/>	
	Est-il concerné par des risques technologiques ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Risques et nuisances	Est-il concerné par des risques naturels ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>Risques de mouvement de terrain : le projet ne se situe pas en zone de dissolution du gypse antéludien. En revanche, la station Olympiades est située au droit d'anciennes carrières souterraines de Calcaire Grossier consolidées lors des travaux de réalisation de la station. Des confortements complémentaires dans les zones non traitées seront éventuellement nécessaires.</p> <p>Risques d'inondation : les stations Bercy et Cour Saint Emilion se situent dans la zone d'expansion de crue.</p> <p>En phase travaux, les travaux seront arrêtés et les mesures appropriées mises en place.</p> <p>En phase définitive, le projet souterrain n'entraîne pas une diminution des capacités volumiques des eaux dans la zone d'expansion de la crue.</p>
	Engendre-t-il des risques sanitaires ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Est-il concerné par des risques sanitaires ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Commodités de voisinage	Est-il source de bruit ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Des impacts sonores sont à prévoir uniquement en phase chantier.
	Est-il concerné par des nuisances sonores ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	A noter que le projet s'insère dans un environnement urbain dense, et donc bruyant.
	Engendre-t-il des odeurs ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	la station Madeleine de la ligne 14 présente des teneurs dans l'air en H2S inférieures au seuil de toxicité mais supérieures au seuil olfactif. Un transfert vers l'extérieur via les accès est possible mais a des taux extrêmement faibles. Seul l'ouvrage d'issue de secours de la station Madeleine pourrait éventuellement être concerné par des dégagements d'odeurs. Celle-ci sera toutefois fermée par une trappe au niveau du trottoir, ce qui limitera les incidences.
	Est-il concerné par des nuisances olfactives ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	La circulation automobile est à l'origine de nuisances olfactives liées aux émissions polluantes. Ces émissions peuvent pénétrer dans le réseau via les accès des stations.
	Engendre-t-il des vibrations ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le projet pourra engendrer des vibrations en phase chantier.
	Est-il concerné par des vibrations ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	En phase exploitation, les évaluations effectuées par la RATP ont permis de démontrer qu'il n'y a pas de vibrations engendrées par les nouveaux ouvrages d'accès, de sortie ou d'issue créés.

	Engendre-t-il des émissions lumineuses ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Les accès et la signalétique seront éclairés et s'inséreront dans le paysage urbain.
	Est-il concerné par des émissions lumineuses ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Pollutions	Engendre-t-il des rejets polluants dans l'air ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Des poussières pourront être émises en phase « chantier ». Des mesures seront prises par les entreprises pour limiter leurs émanations, en plus du respect de la réglementation. En phase exploitation, des particules sont émises lors du freinage des rames en souterrain. Un transfert de ces particules vers l'environnement extérieur (via les nouveaux accès ou sortie des stations) est possible mais reste faible, il y a très peu de transfert de particules du réseau souterrain vers l'extérieur au niveau des accès voyageurs, de plus une dilution s'opère très rapidement.
	Engendre-t-il des rejets hydrauliques ? Si oui, dans quel milieu ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le projet engendrera des rejets hydrauliques en phase travaux : les rejets des eaux d'exhaure concerneront le réseau hydrographique superficiel et éventuellement les eaux souterraines. Selon les ouvrages, leur implantation et leur contexte hydrogéologique, il pourra être envisagé un rejet en concessionnaires, en Seine ou une ré-injection en nappe. Le dossier loi sur l'eau étudiera ces solutions au droit de chaque ouvrage.
	Engendre-t-il la production d'effluents ou de déchets non dangereux, inertes, dangereux ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Les travaux entraîneront : - la production de déchets de chantier, qui seront stockés puis recyclés conformément à la directive 1999/3/CE du 26 avril 1999. - la production de terres excavées qu'il conviendra de gérer afin de les orienter vers les filières appropriées. Les analyses effectuées ont montré l'absence de terres considérées comme déchet dangereux.
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"/>	A noter que, temporairement, les installations de chantier pourront modifier le paysage urbain parisien. Sur le long terme, il faut rappeler que la ligne 14 fait partie du paysage urbain parisien. Les adaptations prévues seront donc intégrées architecturalement de la même manière que les accès existants.
	Engendre-t-il des modifications sur les activités humaines (agriculture, sylviculture, urbanisme / aménagements) ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	

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

Oui Non Si oui, décrivez lesquelles :

Liste des projets connus situés dans l'aire d'étude du projet à prendre en compte pour l'analyse des effets cumulés :

- Le réaménagement du pôle d'échange RER de Châtelet (avis AE 2009 - enquête publique 2010)
- Le prolongement de la ligne 14 à Mairie de Saint-Ouen (avis AE 2011 - enquête publique 2012)
- Le prolongement du RER E à l'ouest (avis AE 2011 - enquête publique 2012)
- Le projet de ZAC Paris Rive Gauche et révision du PLU sur le secteur Masséna Bruneseau (avis Tacite AE 2009 - enquête publique 2010)

Les impacts cumulés seront réduits : ils sont essentiellement liés au circulation de camions qui surviendraient durant la même période, pouvant potentiellement créer des difficultés de circulation ou des nuisances sonores amplifiées.

A noter que ces projets connus ne sont pas localisés à proximité immédiate des nouveaux ouvrages du projet M14 d'adaptation des stations existantes (M14 ASE). Pour mener à bien le chantier, le projet M14 ASE nécessite par site la circulation de 2 à 6 camions par jour selon les phases.

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 :

Blank area for describing transboundary effects.

7. Auto-évaluation (facultatif)

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

Le maître d'ouvrage estime qu'il est nécessaire que le projet M14 ASE fasse l'objet d'une étude d'impact au vu de sa localisation en milieu urbain dense et pour permettre une information et une participation optimale du public, des riverains et des voyageurs.

ETROS.MAL A S

Michel DAGUERREDAVY
Directeur Délégué
Équipement Mairie
Boulevard des Projets

8. Annexes

8.1 Annexes obligatoires

	Objet	
1	L'annexe n°1 intitulée « informations nominatives relatives au maître d'ouvrage ou pétitionnaire » - non publiée ;	<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 rubriques 5° a), 6° b) et d), 8°, 10°, 18°, 28° a) et b), 32°, 41° et 42° un projet de tracé ou une enveloppe de tracé ;	<input checked="" type="checkbox"/>
5	Sauf pour les travaux, ouvrages ou aménagements visés aux rubriques 5° a), 6° b) et d), 8°, 10°, 18°, 28° a) et b), 32°, 41° et 42° : 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 type="checkbox"/>

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

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

	Objet	

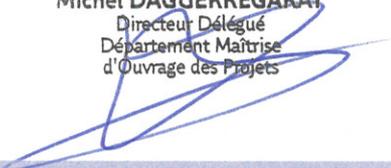
9. Engagement et signature

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

Fait à le,

Signature

Michel DAGUERREGARAY
 Directeur Délégué
 Département Maîtrise
 d'Ouvrage des Projets



**Projet d'adaptation des stations
existantes de la ligne 14**

**Annexes 2, 3 et 4 de la demande d'examen
cas par cas préalable à la réalisation d'une
étude d'impact**

SOMMAIRE

Annexe 2 – Plan de situation du projet	3
Annexe 3 – Reportage photographique du 12/10/2012 des zones d’implantation du projet	5
Annexe 4 – Synoptique des aménagements et plans du projet	13

ANNEXE 2

PLAN DE SITUATION DU PROJET

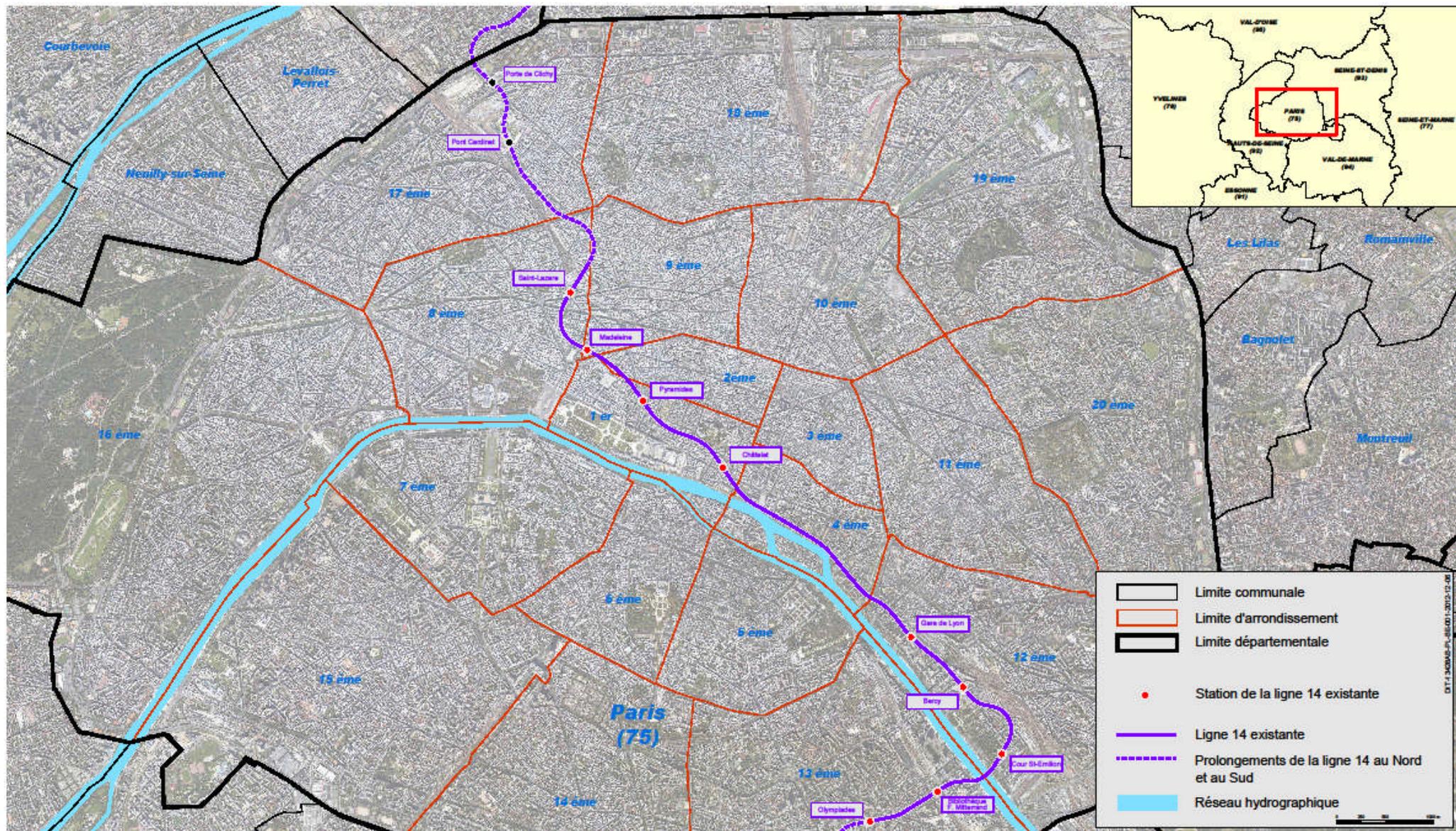


Figure 1 : Plan de situation du projet d'adaptation des stations de la ligne 14 (Source : RATP)

ANNEXE 3

REPORTAGE PHOTOGRAPHIQUE DU 12/10/2012 DES ZONES D'IMPLANTATION DU PROJET

Compte tenu de la nature du projet portant sur l'insertion de nouvelles émergences dans un environnement urbain dense, le reportage photographique ne concerne que les zones d'implantation du projet pour les stations comportant de nouveaux ouvrages :

- Olympiades,
- Cour Saint-Émilion,
- Bercy,
- Madeleine.

Par ailleurs, il se limite à la représentation des nouveaux ouvrages du projet dans leur environnement proche dans la mesure où le milieu urbain ne permet pas de situer le projet dans un paysage lointain.



Photographie RATP/ING/OIT/ARC (jb202705), le 21/12/2012

Photo n°1 : Zone d'implantation du futur ouvrage d'accès principal élargi à la station Olympiades, vue vers le nord-est de la rue de Tolbiac (Source RATP, 12/10/2012)



Photographie RATP/ING/OIT/ARC (jb202705), le 18/12/2012

Photo n°2 : Zone d'implantation du futur ouvrage d'accès secondaire à la station Olympiades, vue vers le sud-ouest de la rue de Tolbiac (Source RATP, 12/10/2012)



Photo n°3 : Zone d'implantation du futur ouvrage d'accès principal élargi à la station Cour Saint-Émilien, vue vers le sud-est de la rue de l'Ambroisie (Source RATP, 12/10/2012)



Photo n°4 : Zone d'implantation du futur ouvrage de sortie supplémentaire à la station Cour Saint-Émilien, vue vers le Nord-Ouest de la rue François Truffaut (Source RATP, 12/10/2012)



Photo n°5 : Zone d'implantation du futur ouvrage d'accès principal élargi à la station Bercy, vue vers le Nord-Est de la place du Bataillon du Pacifique (Source RATP, 12/10/2012).



*Photo n°6 : Zone d'implantation du futur ouvrage d'accès secondaire à la station Bercy, vue vers le Sud-est de la rue de Bercy
(Source RATP, 12/10/2012)*



Photo n°7 : Zone d'implantation du futur ouvrage d'issue de secours à la station Madeleine, vue vers le Sud-Est du boulevard de la Madeleine (Source RATP, 12/10/2012)

ANNEXE 4

SYNOPTIQUE DES AMENAGEMENTS ET PLANS DU PROJET

Compte tenu de la nature du projet portant sur l'insertion de nouvelles émergences dans un environnement urbain dense, les plans présentés concernent les différentes zones d'implantation du projet pour les stations comportant de nouveaux ouvrages :

- Olympiades,
- Cour Saint-Émilion,
- Bercy,
- Madeleine.



Figure n°1 : Synoptique du projet d'adaptation des stations de la ligne 14 (Source : RATP)

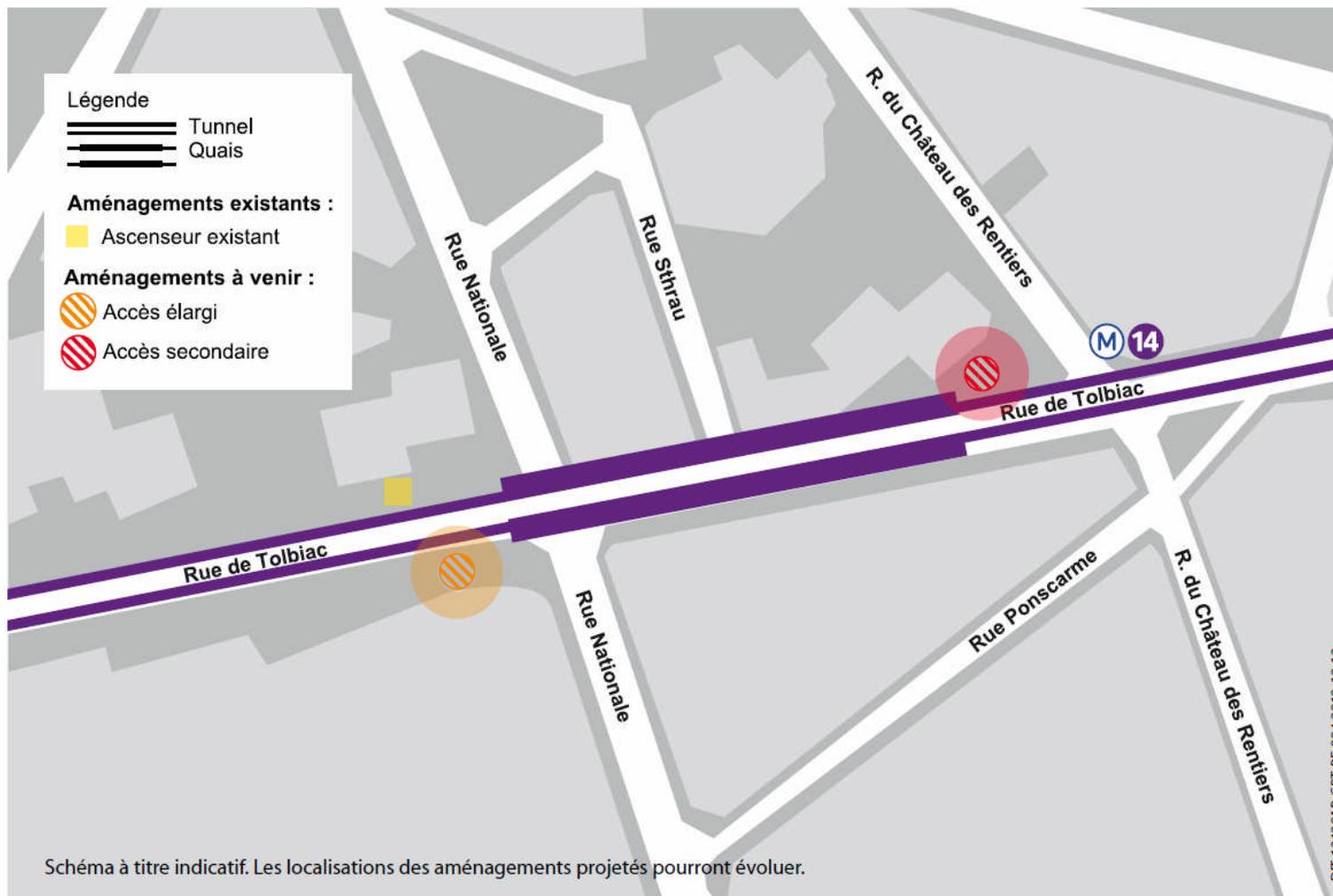


Figure n°2 : Plan du projet aux abords de la station Olympiades (Source : RATP)

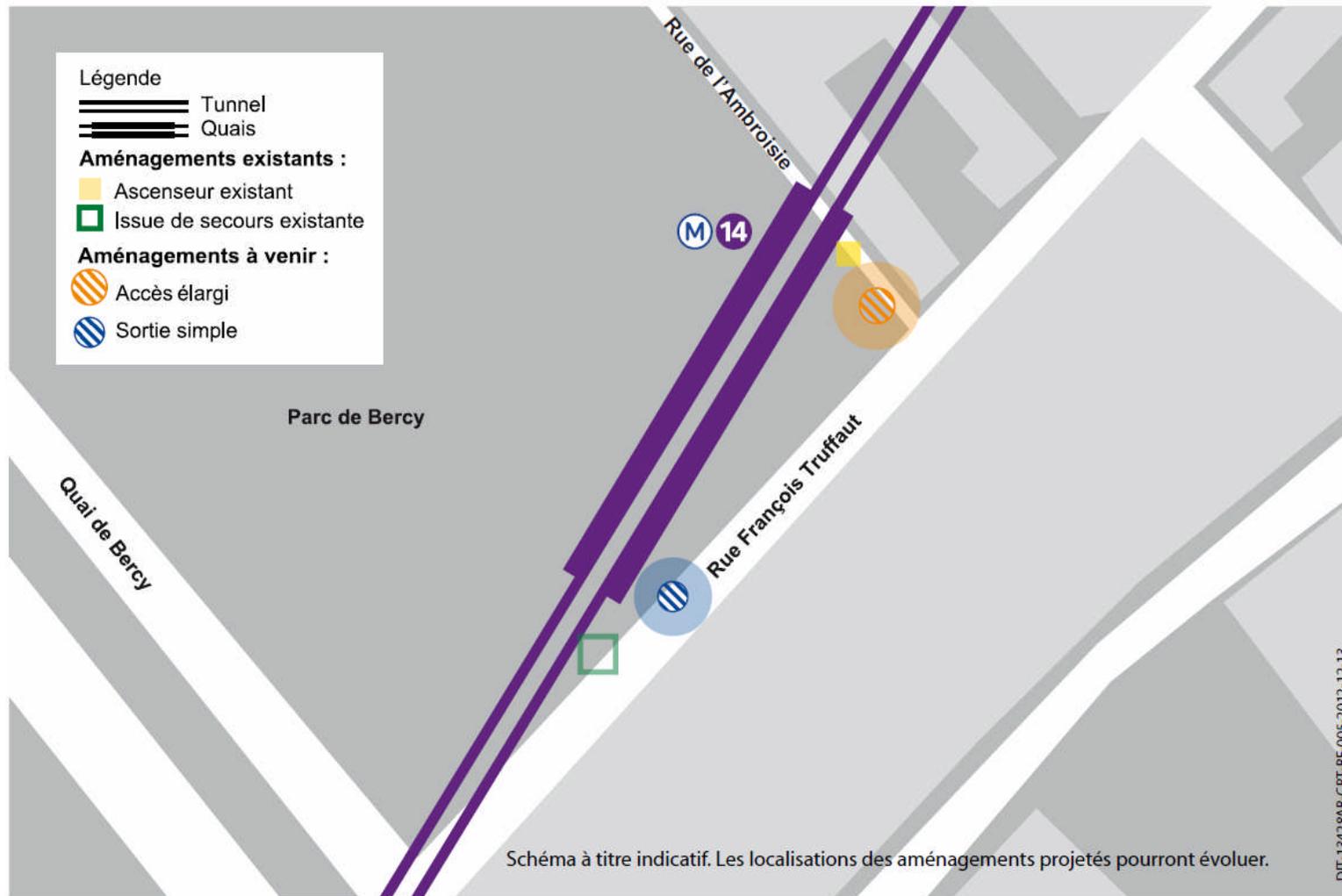


Figure n°3 : Plan du projet aux abords de la station Cour Saint-Émilion (Source : RATP)

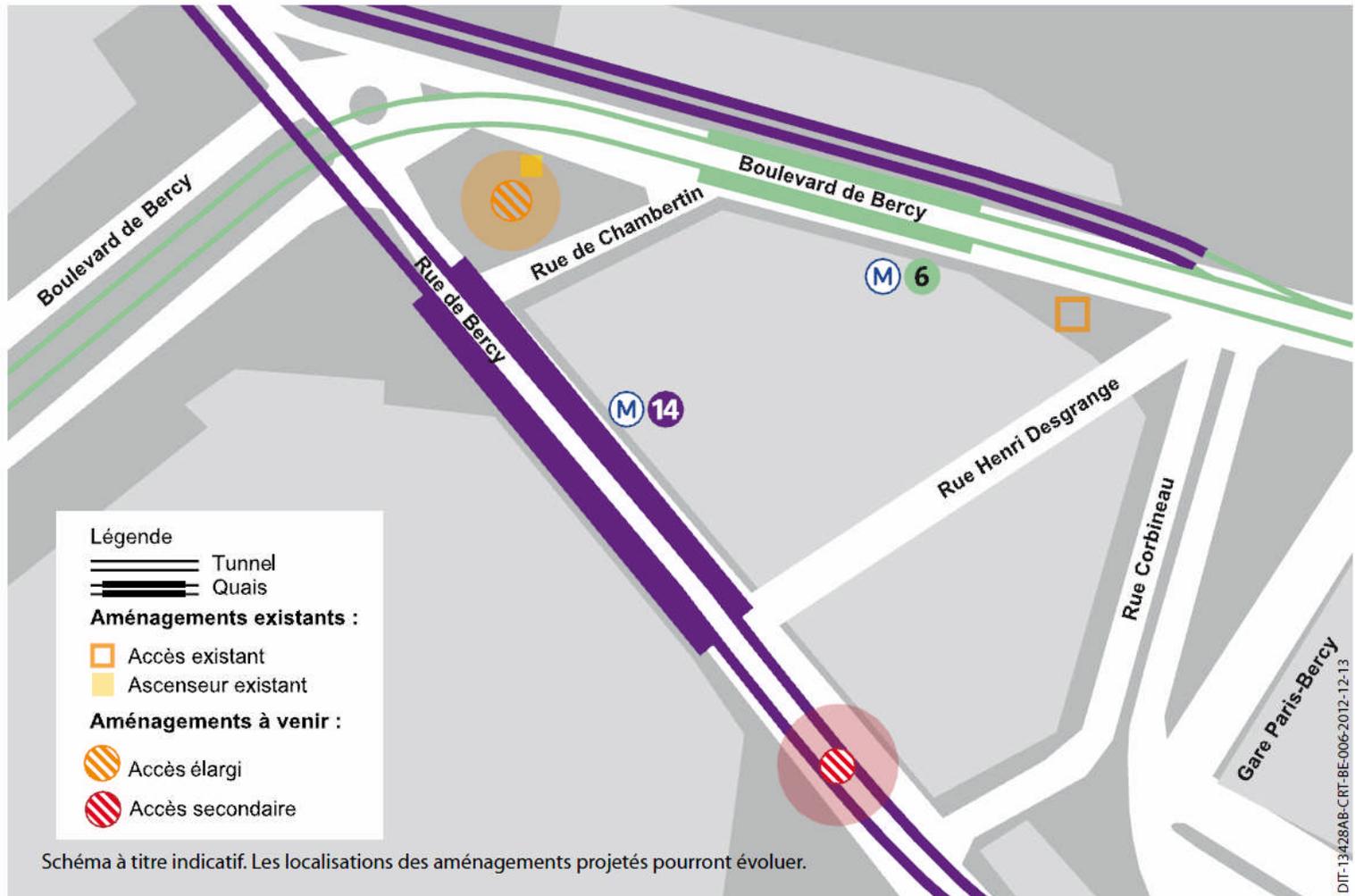


Figure n°4 : Plan du projet aux abords de la station Bercy (Source : RATP)

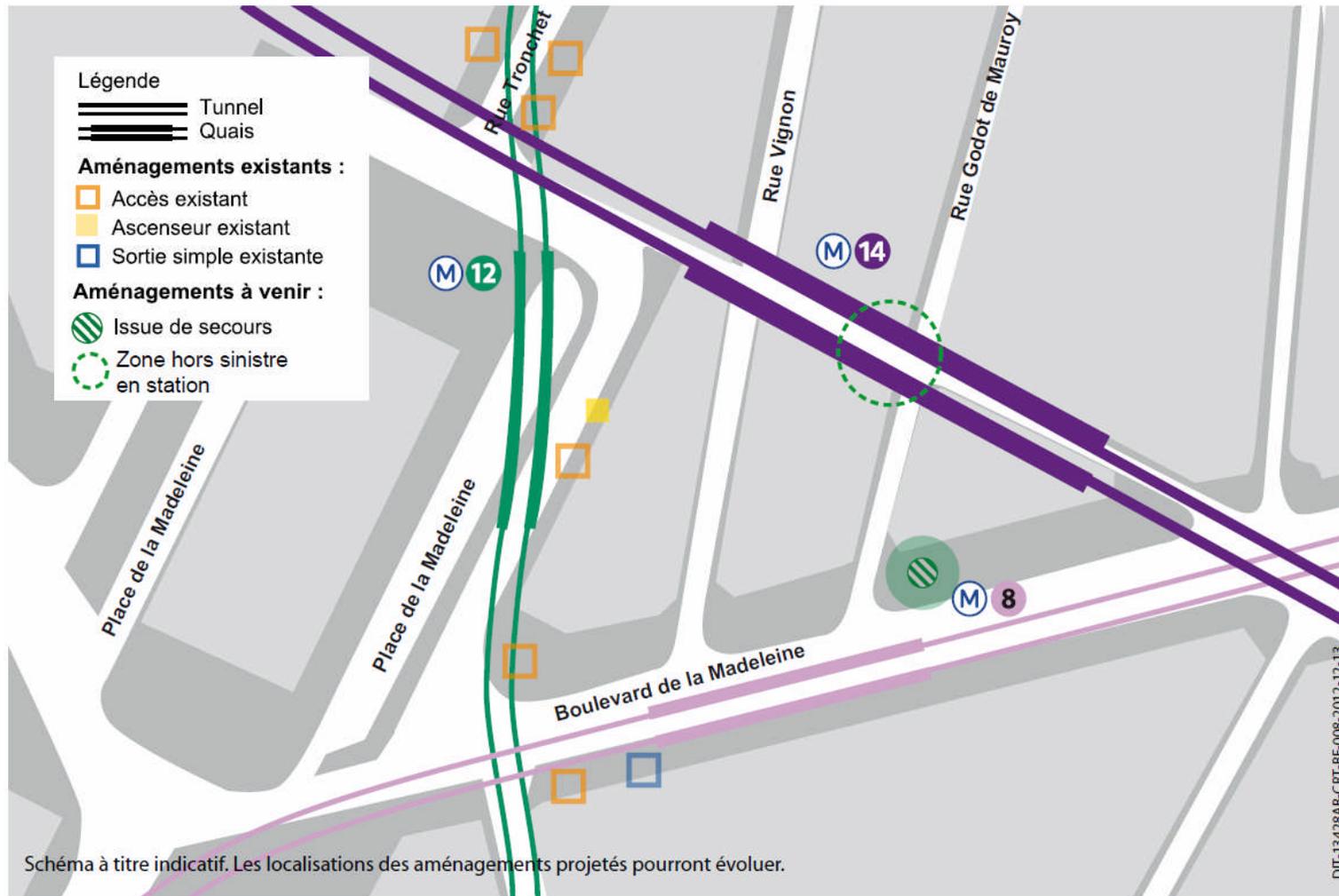


Figure n°5 : Plan du projet aux abords de la station Madeleine (Source : RATP)