

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

05/07/2016

Dossier complet le

22/07/2016

N° d'enregistrement

F-011-16-C-0043

1. Intitulé du projet

Projet de modification des infrastructures de la ligne 6 du Métro en vue de son adaptation pour la mise en circulation du MP89

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: Toutes modifications ou extensions	Modifier les infrastructures de la ligne 6 du métro en vue de son adaptation pour la mise en circulation du MP 89

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

L'adaptation des infrastructures de la ligne 6 est rendue nécessaire par la mise en circulation du MP 89 pour permettre leur exploitation, leur garage et leur maintenance.

4.2 Objectifs du projet

Pour permettre la mise en circulation sur la ligne 6 du matériel roulant MP89 en 2021 en remplacement des MP73, le projet d'adaptation des infrastructures de la ligne 6 a pour objectifs:

- d'adapter les infrastructures pour permettre le déploiement du MP89,
- d'adapter les outils industriels (centre de dépannage des trains à la station Nation) au nouveau matériel roulant.

4.3 Décrivez sommairement le projet

4.3.1 dans sa phase de réalisation

Le projet prévoit principalement :

- la création d'un Centre de Dépannage des Trains (CDT) à la station Nation (creusement d'une fosse de visite, creusement de niches le long du tunnel existant, aménagement de bureaux et d'un local de stockage, réalisation d'une sortie de secours et d'un puits de désenfumage).
- l'aménagement de 3 positions de garage provisoires (les 2 positions 1V2 et 2V2 à la station Kléber et la position 1V1 à la station Nation) supplémentaires sur la ligne (sur des voies existantes). Cet aménagement ne créant pas de superficie, l'impact de celui-ci sera donc limité, et nécessite principalement l'implantation de nouveaux signaux ferroviaires et de cheminements d'accès,
- l'adaptation de certaines stations au gabarit du nouveau matériel roulant (rabotage de certains nez de quai ponctuellement de quelques centimètres),
- la création et/ou l'aménagement de locaux techniques accueillant les équipements des systèmes OCTYS (système d'aide à la conduite) et signalisation ferroviaire,
- le remplacement d'une partie des supports de câbles existants en tunnel et en station.

Les aménagements de chantier seront préférentiellement installés dans le domaine public de la RATP et sur la ligne existante et le cas échéant sur le trottoir de la voirie hors zone à enjeux environnementaux. Pour autant, leurs localisations ne sont pas encore précisément définies.

Le MOA prévoit de prendre toutes les mesures adéquates pour limiter les perturbations liées au chantier. Les marchés contiendront notamment des préconisations que les entreprises devront respecter.

Les travaux sont prévus de début 2018 à fin 2022.

4.3.2 dans sa phase d'exploitation

En phase exploitation, les nouvelles installations permettront la circulation et le garage des MP89. Elles permettront également l'amélioration des conditions de travail des agents dans le nouveau centre de dépannage des trains prévu à Nation et l'amélioration des conditions de transport des usagers de la ligne 6 du métro.

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).

A ce stade des études, les procédures administratives susceptibles de concerner le projet sont :

- une autorisation auprès de l'ABF du fait qu'une partie des travaux envisagés prennent place dans les périmètres de protection de différents monuments historiques dont les stations de la ligne 6 elles-mêmes et dans le site inscrit "Ensemble urbain",
- la réalisation de certains locaux techniques (locaux abritant les équipements OCTYS) en voirie pourra nécessiter le dépôt de permis de construire (surfaces encore à l'étude pouvant varier de 15 m² à 20 m²).

Le maître d'ouvrage s'engage à réaliser l'ensemble des dossiers réglementaires auxquels le projet sera soumis.

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

Ce formulaire est rempli dans le cadre de la procédure de demande d'examen au cas par cas conformément à l'article R122-2 du Code de l'environnement.

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

Grandeurs caractéristiques	Valeur
<ul style="list-style-type: none">• Longueur de la voie ferrée D sur ballast remplacée par une voie avec intégration d'une fosse de visite (pour le centre de dépannage des trains à Nation)• Surface des locaux pour le centre de dépannage des trains à Nation (bureaux + local de stockage)	A l'identique, environ 80m (1 position de train) 180 m ² environ dans la voie D et E et en sous-quai
<ul style="list-style-type: none">• Nombre de stations de la ligne 6 du métro concernées par les différents aménagements d'adaptation de gabarits• Nombre de locaux accueillant les systèmes à créer en voirie Ville de Paris• Nombre de supports de câbles à remplacer• Nombre de positions de garage provisoires	12 stations 3 locaux de 20 m ² environ de surface chacun 4 familles de câbles 3 positions d'environ 80 m chacune

4.6 Localisation du projet

Adresse et commune(s) d'implantation	Coordonnées géographiques ¹
Paris - Stations de la ligne 6 du métro	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. <u>48</u> ° <u>52</u> ' <u>26</u> " <u>57</u> Lat. <u>2</u> ° <u>17</u> ' <u>41</u> " <u>54</u>
	Point d'arrivée : Long. <u>48</u> ° <u>50</u> ' <u>54</u> " <u>23</u> Lat. <u>2</u> ° <u>23</u> ' <u>45</u> " <u>22</u>
Communes traversées :	
	Paris

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 ?

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 ?

Le projet se situe :

- en grande partie sur le domaine public ferroviaire de la RATP,
- sur des parcelles détenues par la Ville de Paris qui nous donnera les autorisations nécessaires pour occuper ses emprises.

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

**Le PLU de Paris a été approuvé le 12-13 juin 2006 et modifié le 13 décembre 2013. Les aménagements du projet sont situés en quasi totalité en zone UG - Secteur favorisant la mixité habitat-emploi.
Le règlement de cette zone n'interdit aucun des aménagements du projet de modernisation de la ligne 6 du métro.**

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"/>	Le projet ne se situe pas dans une ZNIEFF, ni dans le périmètre d'un Arrêté de Protection du Biotope. Les ZNIEFF les plus proches se situent à environ 1 400 mètres à l'Ouest de la station Boissière (ZNIEFF de type 2 : Le Bois de Boulogne, ID nation : 110001696, ID région : 75116021, validée par le MNHN) et à environ 1 800 m à l'Est de la station Nation (ZNIEFF de type 2 : Le Bois de Vincennes, ID nation : 110001701, ID région : 75112021, validée par le MNHN) (Source : DRIEE, carmen).
en zone de montagne ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet ne se situe pas en zone de montagne.
sur le territoire d'une commune littorale ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet ne se situe pas sur une commune littorale.
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"/>	Le projet n'est situé dans aucun espace naturel protégé (Source : DRIEE, carmen).
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 projet se situe dans une zone couverte par le Plan de Prévention du Bruit de la Ville de Paris approuvé au Conseil de Paris de septembre 2015 (plan de prévention du bruit dans l'environnement pour la période 2015-2020) (Source : Mairie de Paris).

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"/>	Le projet ne se situe pas dans une ZPPAUP ou une AMVAP (Sources : Atlas des patrimoines ; DRIEE, carmen).
dans une zone humide ayant fait l'objet d'une délimitation ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le projet, et notamment le local pour les équipements OCTYS situé sous le viaduc entre Quai de la Gare et Bercy, se situe dans une zone humide de classe 3 qui correspond à une probabilité importante de présence de zones humides. Le caractère humide et les limites restent à vérifier et préciser par des études spécifiques (Source : DRIEE, Carmen). Toutefois les travaux dans ce local sont limités à des travaux de réaménagement du local existant, et par la suite n'auront pas d'impact sur une éventuelle présence de zone humide.
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"/>	La commune de Paris est couverte par un PPR inondation de la Seine révisé et approuvé le 19/04/2007. Le projet se situe dans les zones d'aléa du risque inondation au niveau de la station Bercy (Source : PLU Paris). Au niveau des remontées de nappes, le projet se situe dans une zone de sensibilité faible (terminus Charles de Gaulle) à une zone où la nappe est sub-affleurante (notamment de Bir-Hakeim à Pasteur et de Chevaleret à Bel-Air) selon la localisation des aménagements. Le projet est situé dans un périmètre de risques mouvements de terrain liés aux cavités souterraines (notamment anciennes carrières) valant plan de prévention des risques approuvé (périmètre arrêté conformément à l'ancien article R. 111-3 du Code de l'Urbanisme) (Source : DRIEE, carmen). L'aléa de retrait et gonflement des argiles n'est pas connu à Paris. Au niveau des risques technologiques, aucun PPRT n'est recensé sur la commune de Paris. (Sources : BRGM ; Préfecture de Paris et d'Ile-de-France).
dans un site ou sur des sols pollués ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Aucun site ou sol pollué n'est recensé dans l'emprise du projet (Sources : BASOL ; BASIAS ; DRIEE, carmen). Toutefois, certains sites BASIAS sont présents dans l'environnement proche du projet qui pourraient être à l'origine de pollution des sols. Des études complémentaires (diagnostic pollution notamment) permettront de confirmer ou non la présence de pollution des sols.
dans une zone de répartition des eaux ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le projet est situé dans une zone couverte par le périmètre d'une Zone de Répartition des Eaux (ZRE) : celle des nappes captives de l'Albien et du Néocomien. L'état qualitatif de ces nappes est insuffisant et contribue à les inscrire en ZRE. Elles sont identifiées au SDAGE Seine-Normandie comme étant à réserver dans le futur pour l'alimentation en eau potable. Cependant, leur profondeur est telle que les travaux n'auront pas d'incidence sur leur aspect quantitatif ou qualitatif (Sources : Gesteau ; Agence de l'Eau Seine Normandie).
dans un périmètre de protection rapprochée d'un captage d'eau destiné à l'alimentation humaine ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Aucun périmètre de captage ne couvre le secteur du projet. Un puits ou forage à l'Albien générant des périmètres de protection immédiate de captage qui correspondent aux installations de puisage (puits, fontaines) se situe à 410 m au Sud-Ouest de la station Place d'Italie (Sources : Annexe "Conservation du patrimoine" du PLU de Paris, ARS Ile-de-France). Les captages à l'Albien étant naturellement protégés, il n'y a pas de périmètre de protection rapprochée.
dans un site inscrit ou classé ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Les deux stations Nation et Charles-De-Gaulle - Etoile ainsi que les stations allant de Montparnasse à Quai de la Gare se situent dans le périmètre du site inscrit "Ensemble urbain" (Sources : Atlas des Patrimoines ; DRIEE, carmen).
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 projet ne se situe pas dans le périmètre d'un site Natura 2000. La Natura 2000 la plus proche est localisée à environ 2,5 km au Nord-Ouest de la station Nation. Ce site appartient à la Zone de Protection Spéciale "Sites de Saint-Denis" - FR1112013 (Source : DRIEE).
d'un monument historique ou d'un site classé au patrimoine mondial de l'UNESCO ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le projet ne se situe pas dans un site classé au patrimoine mondial de l'UNESCO. Le local sous viaduc à la station Bir-Hakeim se situe à environ 50 m au Sud-Ouest du site "les rives de la Seine à Paris". Le projet se situe dans le périmètre de protection de plusieurs monuments historiques et les édicules d'entrée (Guimard) des stations de métro Kléber, Boissière, Pasteur, Raspail, Denfert, Place d'Italie, Daumesnil, Picpus et Nation sont des monuments historiques inscrits, ainsi que le viaduc de Bir Hakeim (Sources: Atlas des Patrimoines, IAURIF)

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 type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Aucun prélèvement d'eau n'est prévu en phase travaux, ni en phase exploitation.
	impliquera-t-il des drainages / ou des modifications prévisibles des masses d'eau souterraines ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Du fait de la nature du projet, aucun drainage ou modification des masses d'eau souterraines n'est envisageable.
	est-il excédentaire en matériaux ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	A ce stade du projet, nous pouvons estimer que le chantier sera excédentaire en matériau du fait du : - creusement de niches de stockage des équipements mobiles et produits le long des voies en tunnel à la station Nation, - décaissement d'une voie à Nation, - creusement pour la sortie de secours et le puits de désenfumage à Nation. Le volume exact des déblais pour l'ensemble du projet de modernisation de la ligne 6 est difficilement quantifiable à ce stade des études, une première estimation est d'environ 940 m³ Les déchets seront triés, évacués et traités selon la filière adaptée.
	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"/>	Le Projet n'est pas déficitaire en matériaux et n'entraînera pas de ponction de ressource naturelle.
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 projet s'inscrivant dans les emprises ferroviaires souterraines et dans un contexte très urbanisé en surface, il n'entraînera pas de perturbations de zones à enjeux écologiques.
	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"/>	Le projet s'inscrivant dans les emprises ferroviaires souterraines et en surface, dans une zone urbanisée à faible enjeu écologique et éloignée des zones à sensibilité particulière, il n'est pas susceptible d'impacter les zones à enjeux écologiques. De plus, en phase exploitation, les aménagements n'engendreront aucune émission atmosphérique, ni rejet dans les eaux superficielles et souterraines naturelles.

	Engendre-t-il la consommation d'espaces naturels, agricoles, forestiers, maritimes ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet est réalisé sur des emprises ferroviaires et des zones très urbaines. Il n'engendrera pas de consommation d'espaces naturels, agricoles, forestiers et maritimes.
Risques et nuisances	Est-il concerné par des risques technologiques ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet n'est pas situé dans un périmètre de PPRT.
	Est-il concerné par des risques naturels ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Les stations où des aménagements souterrains sont situées dans des zones identifiées par le BRGM avec un risque fort à très fort de remontée de la nappe. L'ensemble des stations de la ligne de métro 6 est concerné par le risque mouvement de terrain lié à la présence d'anciennes carrières. La nature des aménagements et travaux envisagés n'est pas susceptible de dégrader ou de créer des risques supplémentaires par rapport à l'état actuel. Les travaux prévus étant sur les quais des stations elles-mêmes ou sur des locaux déjà existants sans gros travaux de génie civil, sauf à Nation pour le centre de dépannage de trains.
	Engendre-t-il des risques sanitaires ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet ne présente pas et n'est pas concerné par des risques sanitaires
	Est-il concerné par des risques sanitaires ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet n'est pas concerné par les risques sanitaires.
Commodités de voisinage	Est-il source de bruit ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Phase travaux: Les travaux en surface tels que les travaux de rescindement des quais, ripage des voies et reprise de dévers (si les études montrent de tels travaux) en aérien, les zones d'implantation des installations de chantier ainsi que l'approvisionnement des matériaux par voirie seront sources de nuisances sonores, en particulier pour les habitations à proximité. L'entreprise en charge des travaux organisera son chantier de façon à respecter la réglementation et les arrêtés municipaux en vigueur et réduire au maximum les nuisances par une adaptation du matériel et des modes opératoires. Ces éléments seront spécifiés dans les Dossiers de Consultation des Entreprises (DCE). Phase exploitation: En mai 2016, une étude d'impact acoustique et vibratoire a été effectuée. Ainsi, les adaptations de l'infrastructure de la ligne 6 en vue de son adaptation pour la mise en circulation du MP89 ne conduisent pas à une modification significative au sens des articles L571-9 et suivants du code de l'environnement
	Est-il concerné par des nuisances sonores ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il des odeurs ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet n'engendrera pas d'odeurs, que ce soit en phase chantier ou en phase exploitation.
	Est-il concerné par des nuisances olfactives ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet n'est pas concerné par des nuisances olfactives
	Engendre-t-il des vibrations ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	En phase travaux, les opérations de terrassement sont susceptibles d'engendrer des vibrations. Ces éléments seront à confirmer en fonction de la nature du sol. Dans tous les cas, toutes les précautions seront prises pour limiter ces vibrations. Ces éléments seront spécifiés dans les DCE. Celles-ci seront limitées dans le temps. En phase exploitation: Une étude vibratoire a été effectuée en mai 2016, ainsi les futurs aménagements liés à la modernisation de la ligne 6 n'entraînent pas des vibrations supplémentaires par rapport à l'état actuel.
	Est-il concerné par des vibrations ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	

	<p>Engendre-t-il des émissions lumineuses ?</p> <p>Est-il concerné par des émissions lumineuses ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>Le projet se situe en secteur urbain déjà concerné par des émissions lumineuses liées à l'éclairage public.</p> <p>En phase chantier, le projet est susceptible de générer légèrement plus d'émissions lumineuses qu'actuellement si certains travaux doivent être réalisés en période nocturne. Les installations nocturnes devraient concerner néanmoins peu de secteurs et toutes les dispositions seront prises pour limiter les nuisances sur les habitations situées à proximité. Le projet étant situé à Paris, soit en milieux urbains déjà très éclairés, l'incidence de cet éclairage sera limitée.</p> <p>En phase exploitation, le projet n'est pas susceptible de générer des émissions lumineuses supplémentaires.</p>
Pollutions	<p>Engendre-t-il des rejets polluants dans l'air ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>Pendant, la phase travaux, des émissions de poussières seront possibles du fait de certains rabotements de quais. Ce phénomène est temporaire (quelques nuits) puisque limité à la phase chantier et perturbera très localement (stations aériennes concernées) la qualité de l'air aux abords des emprises chantier.</p> <p>Des mesures temporaires telles que le bâchage des camions qui approvisionnent les matériaux par voirie et les matériaux stockés en voirie seront prises en les imposant dans les Dossiers de Consultation des Entreprises.</p> <p>En phase d'exploitation, le projet n'engendrera pas d'émissions de polluants atmosphériques supplémentaires.</p>
	<p>Engendre-t-il des rejets hydrauliques ?</p> <p>Si oui, dans quel milieu ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>Lors de la phase chantier du centre de dépannage des trains les locaux recevant les systèmes, les eaux usées des installations sanitaires du chantier et les eaux pluviales seront :</p> <ul style="list-style-type: none"> - soit collectées et traitées par un système d'assainissement propre au chantier, - soit rejetées dans le réseau urbain (après accord préalable des gestionnaires). <p>Toutes les précautions seront prises pour ne pas polluer les exutoires. La Notice de Respect de l'Environnement fixera les mesures à prendre.</p> <p>A noter que pour ces ouvrages aucun rabattement de nappe n'est à prévoir.</p> <p>En phase exploitation, les eaux résiduaires industrielles issues du lavage de la fosse du CDT seront traitées avant d'être rejetées dans les réseaux d'eaux usées avec l'accord du gestionnaire, soit récupérées et évacuées vers une cuve dépotable.</p>
	<p>Engendre-t-il la production d'effluents ou de déchets non dangereux, inertes, dangereux ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>En phase travaux, des déchets de chantier seront émis. Une politique de gestion des déchets sera mise en place à cet effet. La production de déchets sera maîtrisée, les déchets seront triés et acheminés selon leur type vers des filières agréées adaptées. De plus, toutes les précautions seront prises afin d'éviter la pollution du sol (stockage couvert, sur rétention ou sur des zones imperméables, etc.) et les déchets seront évacués dès que nécessaire, etc... Les maîtres d'ouvrage veilleront également au mode de transport de ces derniers afin d'en limiter l'impact sur l'environnement.</p> <p>En phase exploitation, le projet engendrera la production d'eaux usées liées au nettoyage de la fosse prévue du centre de dépannage des trains (CDT). Ces eaux seront évacuées conformément à la réglementation. Les eaux polluées seront traitées avant d'être rejetées dans les réseaux d'eaux appropriés, avec l'accord du gestionnaire.</p>
Patrimoine / Cadre de vie / Population	<p>Est-il susceptible de porter atteinte au patrimoine architectural, culturel, archéologique et paysager ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>Les installations de chantier en surface seront situées dans le périmètre de protection de quelques monuments historiques. Seules les édicules d'entrée de certaines stations sont des monuments historiques inscrits (Kléber, Boissière, Pasteur, Raspail, Denfert, Place d'Italie, Daumesnil, Picpus et Nation) ainsi que le viaduc de Bir Hakeim. Au besoin, l'ABF (Architectes Bâtiments de France) sera consulté et le maître d'ouvrage suivra ses préconisations.</p> <p>Une sensibilité archéologique forte est présente dans Paris. Le SRA (Service Régional de l'archéologie) sera contacté dans les phases ultérieures du projet. Le cas échéant, le maître d'ouvrage engagera l'ensemble des procédures requises préalablement aux travaux.</p>
	<p>Engendre-t-il des modifications sur les activités humaines (agriculture, sylviculture, urbanisme / aménagements) ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>En phase travaux, le projet créera des déviations du cheminement piéton dans des zones relativement touristiques. Cependant, ces impacts en voirie seront limités notamment dans le temps. Les emprises chantiers seront également réduites.</p> <p>En phase exploitation, le projet améliore les conditions de transport des usagers de la ligne de métro 6. Il améliore les conditions de travail des agents dans le centre de dépannage des trains.</p>

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 :

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 :

Le projet est intégralement situé en Ile-de-France et n'est absolument pas susceptible d'avoir des effets de nature transfrontière.

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.

Comme évoqué dans l'ensemble de ce formulaire, le territoire dans lequel s'insère le projet présente des enjeux environnementaux relativement faibles. En effet, il s'inscrit principalement dans les emprises ferroviaires existantes, propriété de la RATP (sauf quelques locaux prévus en voirie et les trappes de sortie de secours et désenfumage à Nation).

Les adaptations prévues sur les infrastructures seront limitées. A ce titre, les impacts sur l'environnement des sites seront minimes (pas d'impact sur la ressource en eau, pas d'impact sur le milieu naturel ou des zones à sensibilité particulière).

Une étude d'impact acoustique et vibratoire a été menée et montre que les nouveaux aménagements n'engendreront pas d'émissions sonores ou des vibrations supplémentaires par rapport à l'état actuel.

La période de travaux sera planifiée de façon à minimiser la gêne occasionnée pour les riverains ainsi que sur l'exploitation de la ligne 6.

Le projet d'adaptation des infrastructures de la ligne 6 du métro permettra, à terme, d'améliorer les conditions de transport des usagers ainsi que les conditions de travail des agents du centre de dépannage des trains (CDT).

Au regard des faibles enjeux environnementaux présents dans l'aire d'étude et surtout des faibles impacts du projet sur les différentes rubriques, celui-ci pourrait être dispensé d'étude d'impact environnementale.

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 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
Carte du périmètre de risques mouvements de terrain liés aux cavités souterraines valant plan de prévention des risques approuvé (périmètre arrêté conformément à l'ancien article R. 111-3 du Code de l'Urbanisme)
Carte du risque inondation par remontée de nappe
Carte de présence des monuments historiques dans l'aire d'étude (Atlas des patrimoines)

9. Engagement et signature

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

Fait à

PARIS

le,

04 / 07 / 2016

Signature


Jean FLIEDEL
 Maître d'Ouvrage
 Systèmes Ferroviaires
 et Matériels Roulants

ANNEXES OBLIGATOIRES ET FACULTATIVES DE LA DEMANDE D'EXAMEN AU CAS PAR CAS



ADAPTATION DES INFRASTRUCTURES DE LA LIGNE 6 DU METRO

ANNEXES OBLIGATOIRES ET FACULTATIVES DE LA DEMANDE D'EXAMEN AU CAS PAR CAS

FICHE D'IDENTIFICATION	
Maître d'ouvrage	RATP
Projet	Adaptation des infrastructures de la ligne 6 du métro
Étude	Annexes obligatoires et facultatives de la demande d'examen au cas par cas
Date	24/06/2016
Nom du fichier	Annexes cas par cas
Nombre de pages	34

APPROBATION						
Version	Nom		Fonction	Date	Visa	Modifications
1	Rédaction	Cécilia MELE	Chargée d'études	17/03/2016		
	Vérification	Nicolas BREGERE	Responsable d'études	04/04/2016		
	Engagement de la responsabilité de l'entité	Déborah RONDET-PHILIPP	Directrice du département	05/04/2016		
2	Rédaction	Cécilia MELE	Chargée d'études	24/06/2016		Modification suite à un problème d'impression
	Vérification	Nicolas BREGERE	Responsable d'études	24/06/2016		
	Engagement de la responsabilité de l'entité	Déborah RONDET-PHILIPP	Directrice du département	24/06/2016		
3						

Table des matières

ANNEXE 1. INFORMATIONS RELATIVES AU MAITRE D'OUVRAGE OU PETITIONNAIRE	4
ANNEXE 2. PLAN DE SITUATION AU 1/25 000^E	6
ANNEXE 3. PRISES DE VUE DE L'AIRE D'ETUDE REALISEES LE 08/04/2016	8
REPORTAGE PHOTOGRAPHIQUE DE L'AIRE D'ETUDE AU 08/04/2016	9
ANNEXE 4. PLANS DU PROJET	16
ANNEXE 5. PLAN DES ABORDS DU PROJET AU 1/5000	22
OCCUPATION DU SOL AUTOUR DU PROJET D'ADAPTATIONS DES INFRASTRUCTURES DE LA LIGNE 6 DU METRO	23
ANNEXES FACULTATIVES	31
CARTE DU PERIMETRE DE RISQUES MOUVEMENTS DE TERRAIN LIES AUX CAVITES SOUTERRAINES (NOTAMMENT ANCIENNES CARRIERES) VALANT PLAN DE PREVENTION DES RISQUES APPROUVE (PERIMETRE ARRETE CONFORMEMENT A L'ANCIEN ARTICLE R. 111-3 DU CODE DE L'URBANISME)	32
CARTE DU RISQUE INONDATION PAR REMONTEE DE NAPPE	33
CARTE DE PRESENCE DES MONUMENTS HISTORIQUES DANS L'AIRE D'ETUDE	34

Annexe 1. Informations relatives au maître d'ouvrage ou pétitionnaire

Annexe 2. Plan de situation au 1/25 000^e

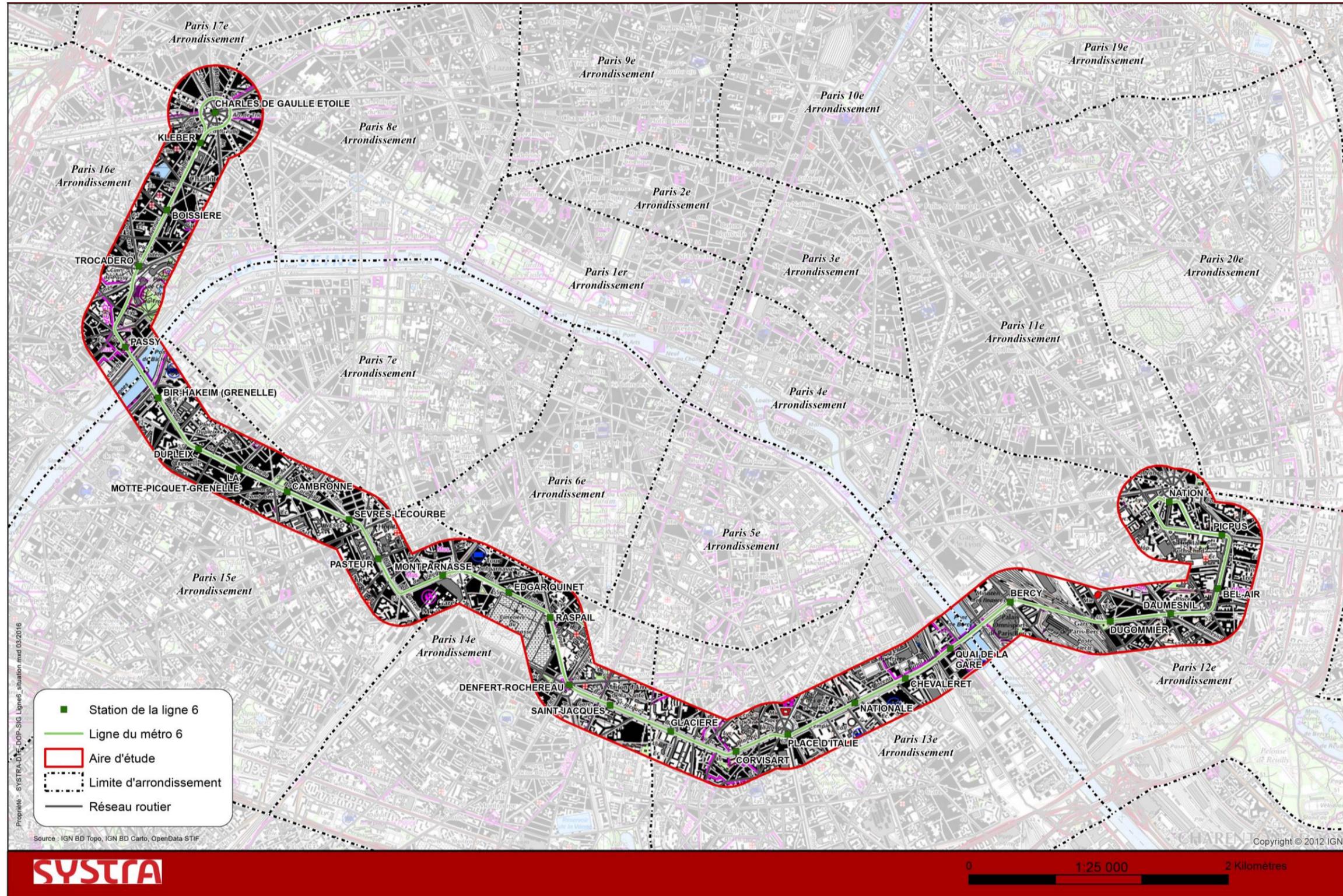


Figure 1 : Plan de situation du projet d'adaptation des infrastructures de la ligne 6 du métro, échelle 1/25000^{ème} (Source : SYSTRA)

Annexe 3. Prises de vue de l'aire d'étude réalisées le 08/04/2016

Reportage photographique de l'aire d'étude au 08/04/2016



Figure 2 : Localisation des prises de vue pour l'adaptation des infrastructures de la ligne 6 du métro à la station Trocadéro en souterrain



1. Station souterraine Trocadéro – Emplacement de la future armoire de quai (couverture de l'armoire existante et allongement de l'armoire) pour accueillir les équipements OCTYS



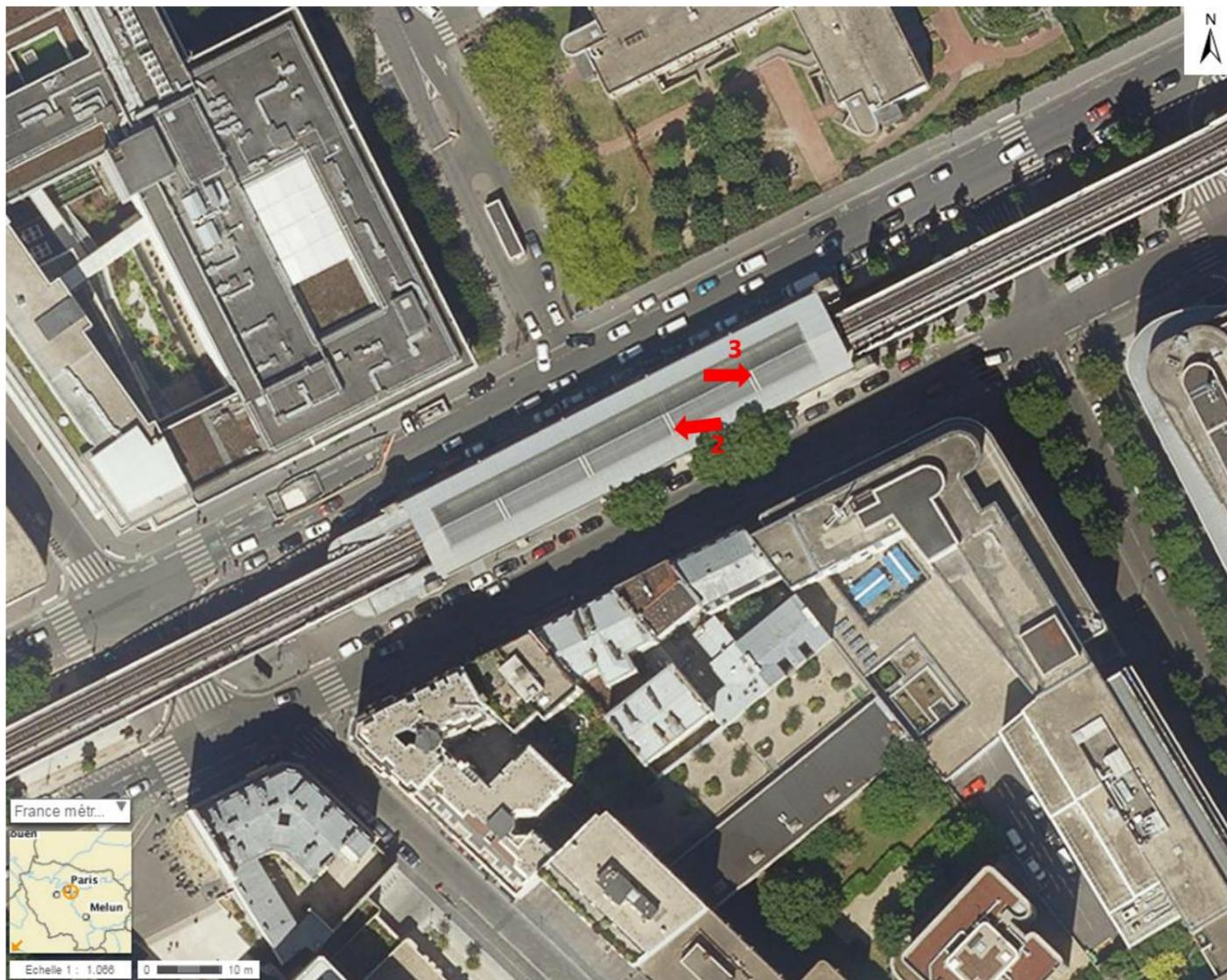


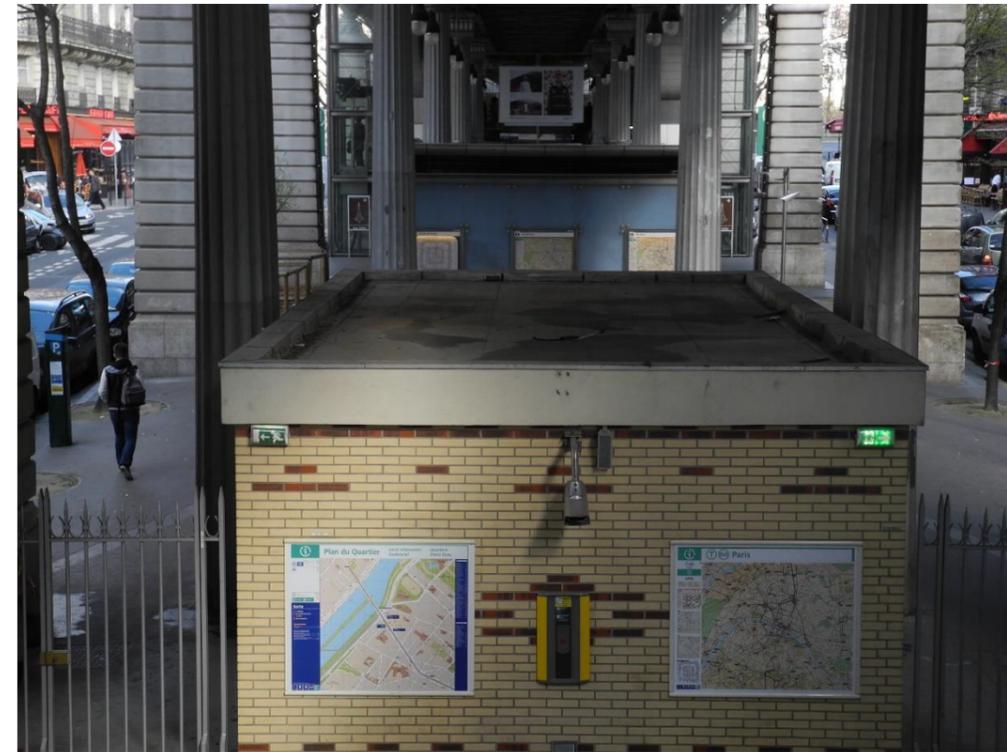
Figure 3 : Localisation des prises de vue pour l'adaptation des infrastructures de la ligne 6 du métro à la station Chevaleret



2. et 3. Station Chevaleret - Quai à rescinder



Figure 4 : Localisation des prises de vue pour l'adaptation des infrastructures de la ligne 6 du métro à la station Bir Hakeim en aérien



4. et 5. Station aérienne Bir Hakeim – Création d'un local technique en voirie pour les équipements OCTYS en prolongement du local en brique existant

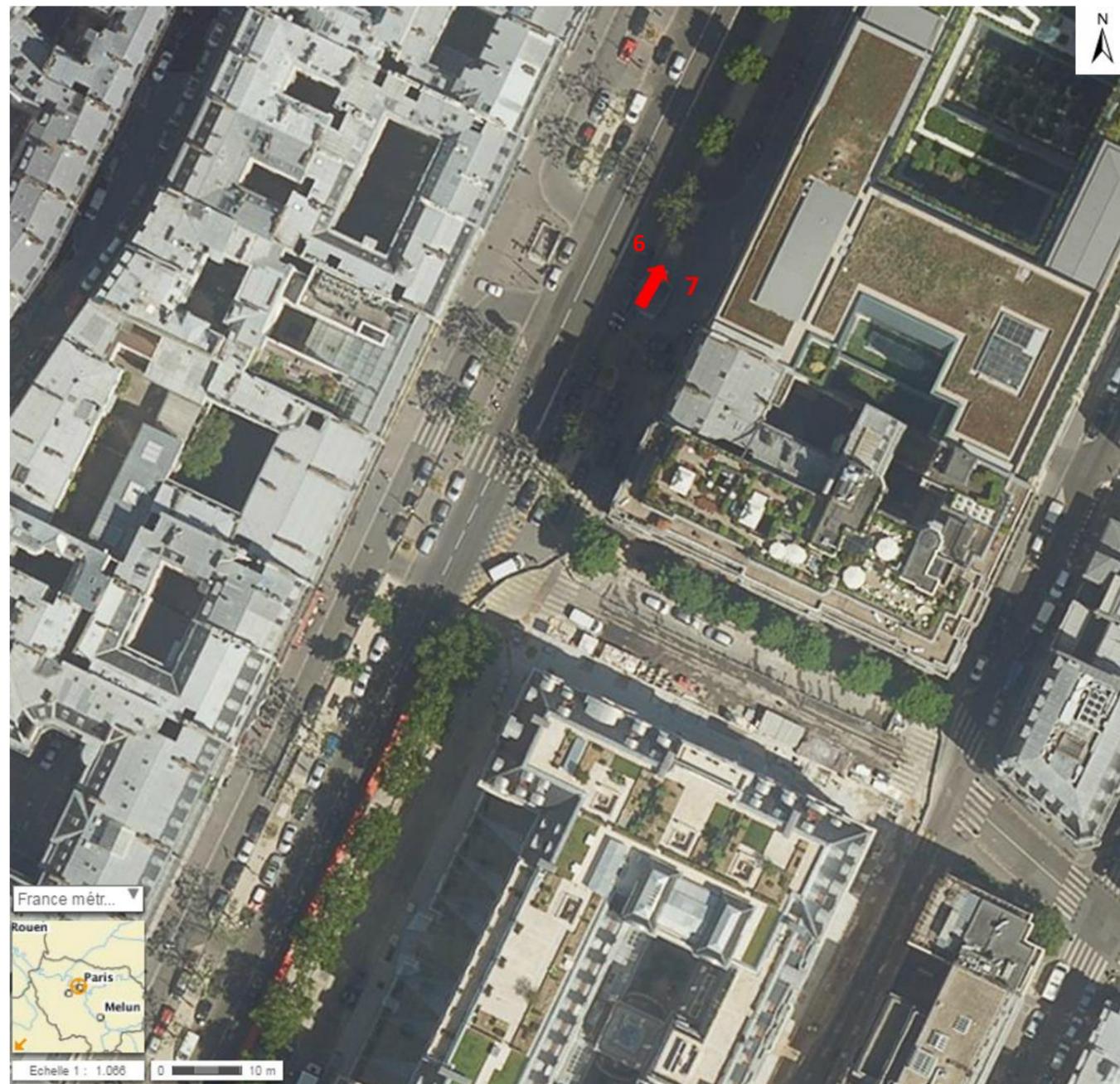
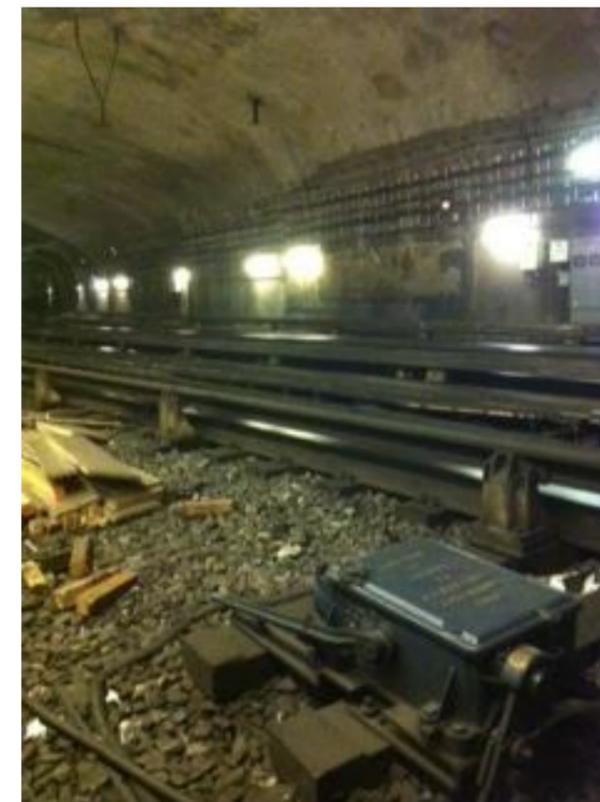


Figure 5 : Localisation des prises de vue pour l'adaptation des infrastructures de la ligne 6 du métro à la station Kléber en souterrain



6. Station souterraine Kléber - Emplacement des 2 futures positions de garage sur voies existantes



7. Station souterraine Kléber - Emplacement des 2 futures positions de garage sur voies existantes



Figure 6 : Localisation des prises de vue pour l'adaptation des infrastructures de la ligne 6 du métro à la station Dugommier en souterrain



8. et 8bis. Station souterraine Dugommier - Remplacement des supports de câbles électriques

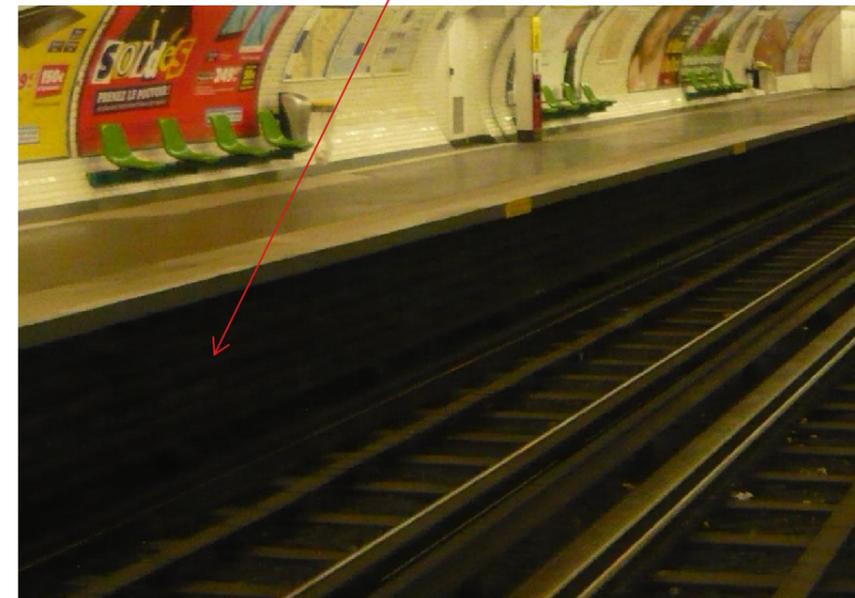




Figure 7 : Localisation des prises de vue pour l'adaptation des infrastructures de la ligne 6 du métro à la station Nation



9. Emplacement potentiel du futur puits de désenfumage et de la sortie de secours pour le nouveau centre de dépannage des trains (CDT)



10. Voie D souterraine où une fosse de visite sera créée pour le nouveau centre de dépannage des trains (CDT)



11. Voie E souterraine à réaménager en bureaux et local de stockage pour le nouveau centre de dépannage des trains (CDT)

Figure 7 : Localisation des prises de pour l'adaptation des infrastructures de la ligne 6 du métro à la station Nation

Annexe 4. Plans du projet



Figure 8 : Plan des aménagements en voirie du projet d'adaptation des infrastructures de la ligne 6 du métro(1/3) (Source : SYSTRA)



Figure 9 : Plan des aménagements en voie du projet d'adaptation des infrastructures de la ligne 6 du métro (2/3) (Source : SYSTRA)

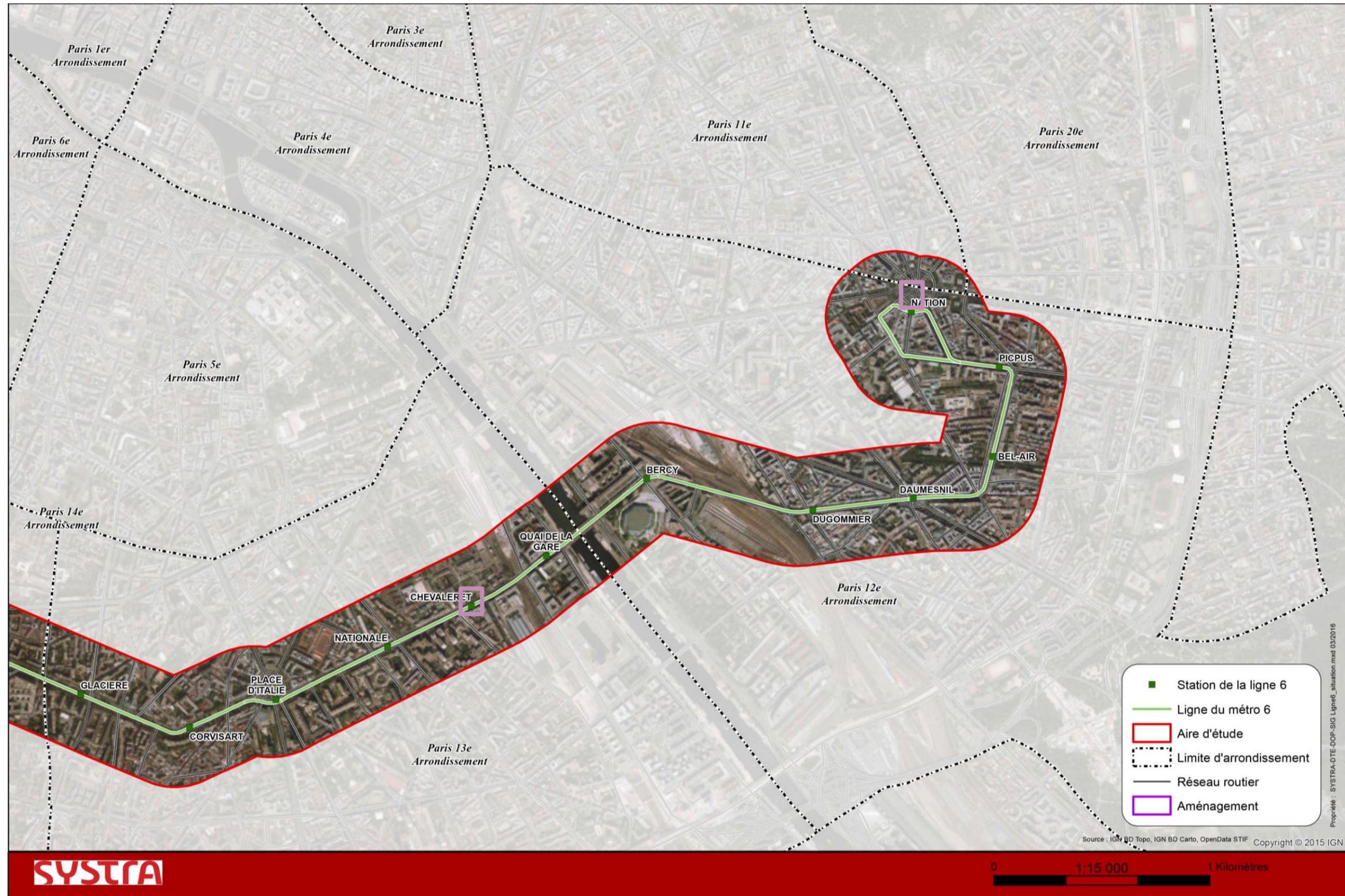


Figure 10 : Plan des aménagements en voirie du projet d'adaptation des infrastructures de la ligne 6 du métro (3/3) (Source : SYSTRA)

STATION	ENGAGEMENT relevé
BEL AIR V1	E<20mm
BEL AIR V2	E<20mm
QUAI DE LA GARE V1	E> 50mm
QUAI DE LA GARE V2	20mm<E< 50mm
CHEVALERET V1	20mm<E< 50mm
CHEVALERET V2	E<20mm
NATIONALE V1	20mm<E< 50mm
NATIONALE V2	E<20mm
SEVRES LECOURBE V1	E<20mm
SEVRES LECOURBE V2	E<20mm
CAMBRONNE V1	E<20mm
CAMBRONNE V2	E<20mm
LA MOTTE PICQUET GRENELLE V1	E<20mm
LA MOTTE PICQUET GRENELLE V2	E<20mm
DUPLEIX V1	20mm<E< 50mm
DUPLEIX V2	20mm<E< 50mm
BIR HAKEIM V1	E<20mm
BIR HAKEIM V2	E<20mm
PASSY V1	20mm<E< 50mm
PASSY V2	20mm<E< 50mm
CDG V1 V2	Relevés à refaire

Figure 11 : Relevé des rescindements de nez quai à réaliser au droit des engagements de gabarit dans le cadre du projet d'adaptation des infrastructures de la ligne 6 du métro

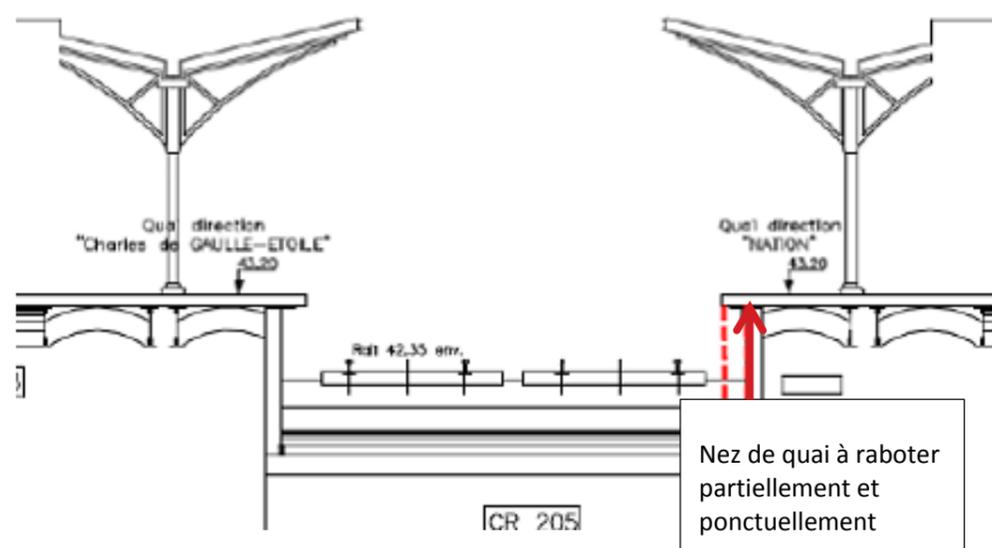


Figure 12 : Plan de nez de quai à rescinder

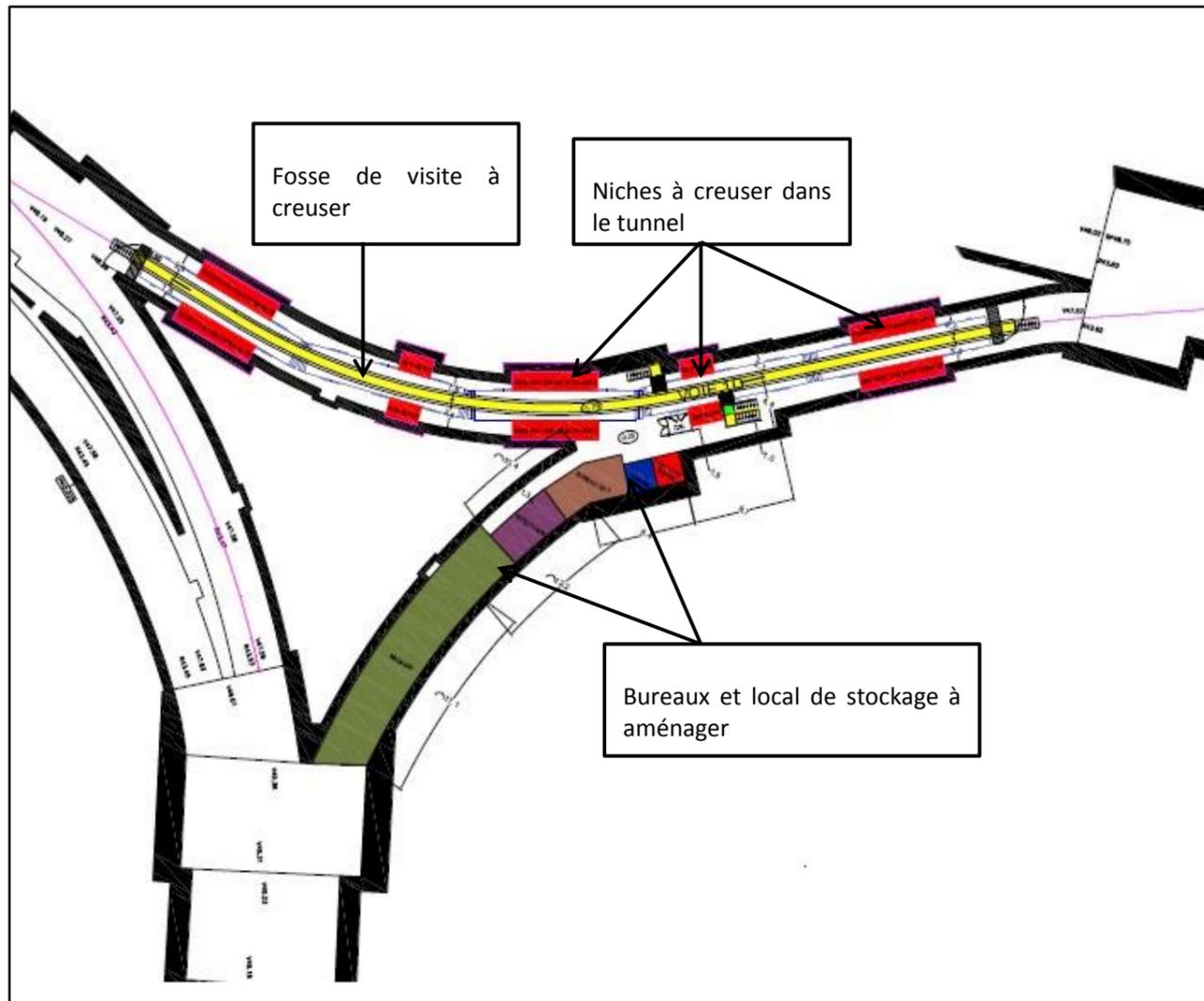


Figure 13 : Plan du centre de dépannage des trains à Nation prévu dans le cadre du projet d'adaptation des infrastructures de la ligne 6 du métro

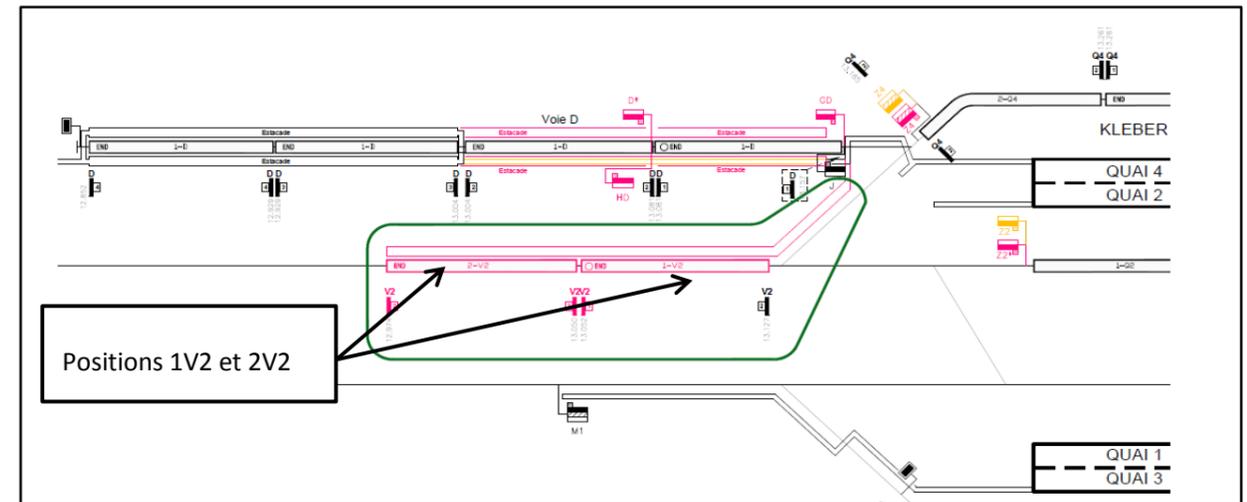


Figure 14 : Plan de l'implantation des positions de garage provisoires 1V2 et 2V2 à Kléber prévues dans le cadre du projet d'adaptation des infrastructures de la ligne 6 du métro

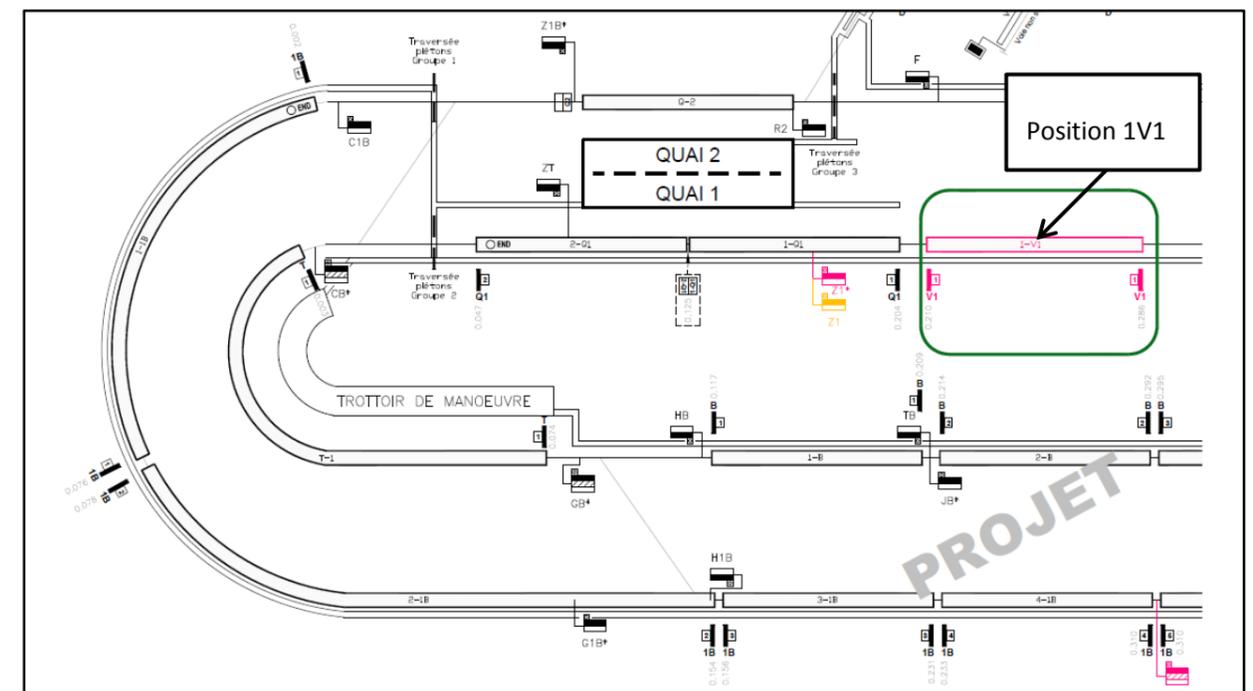


Figure 15 : Plan de l'implantation de la position de garage provisoire 1V1 à Nation prévue dans le cadre du projet d'adaptation des infrastructures de la ligne 6 du métro

**Annexe 5. Plan des abords du
projet au 1/5000**

Occupation du sol autour du projet d'adaptations des infrastructures de la ligne 6 du métro

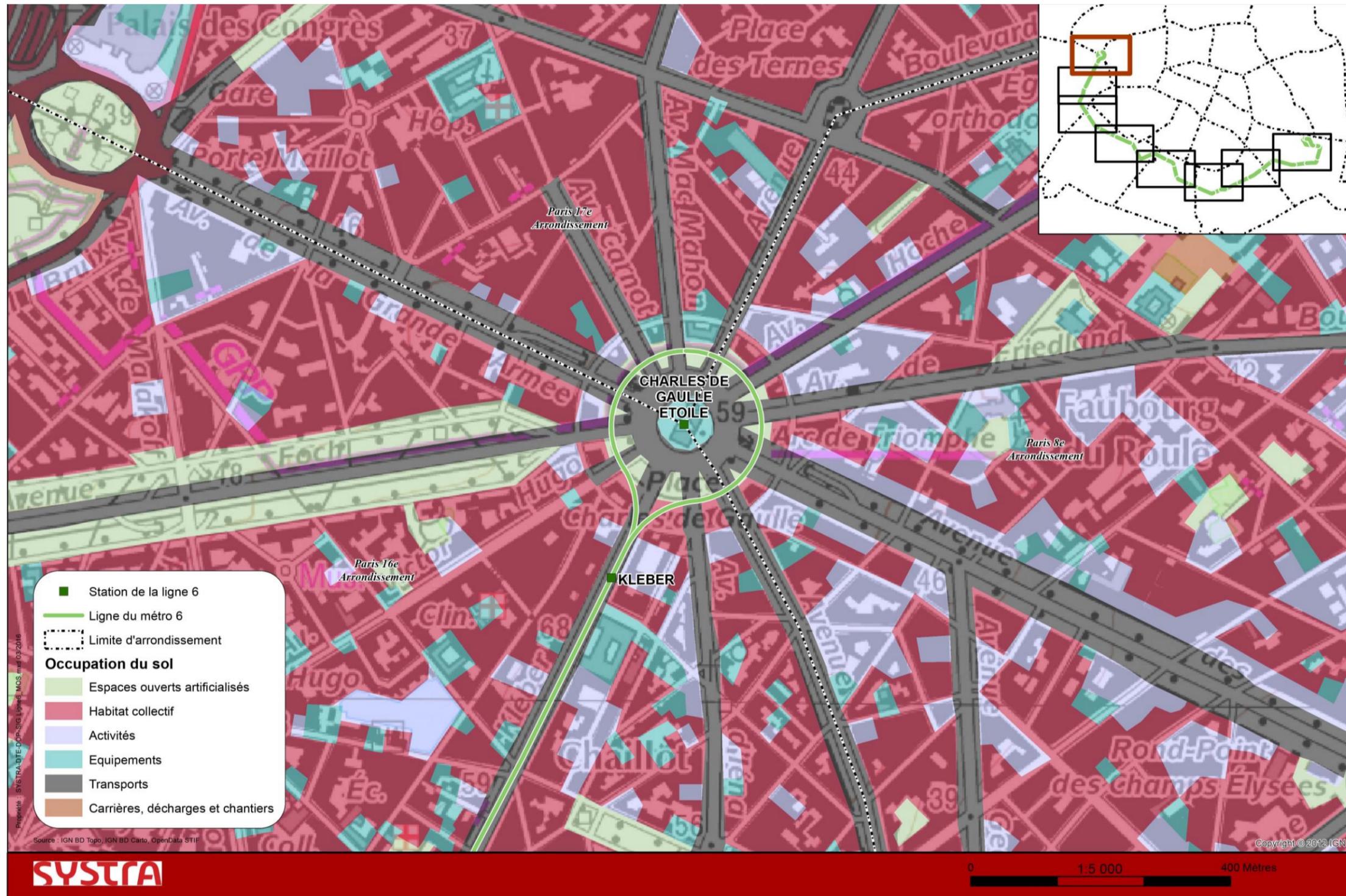


Figure 16 : Mode d'occupation du sol autour du projet d'adaptation des infrastructures de la ligne 6 du métro (1/8)(Source : SYSTRA)

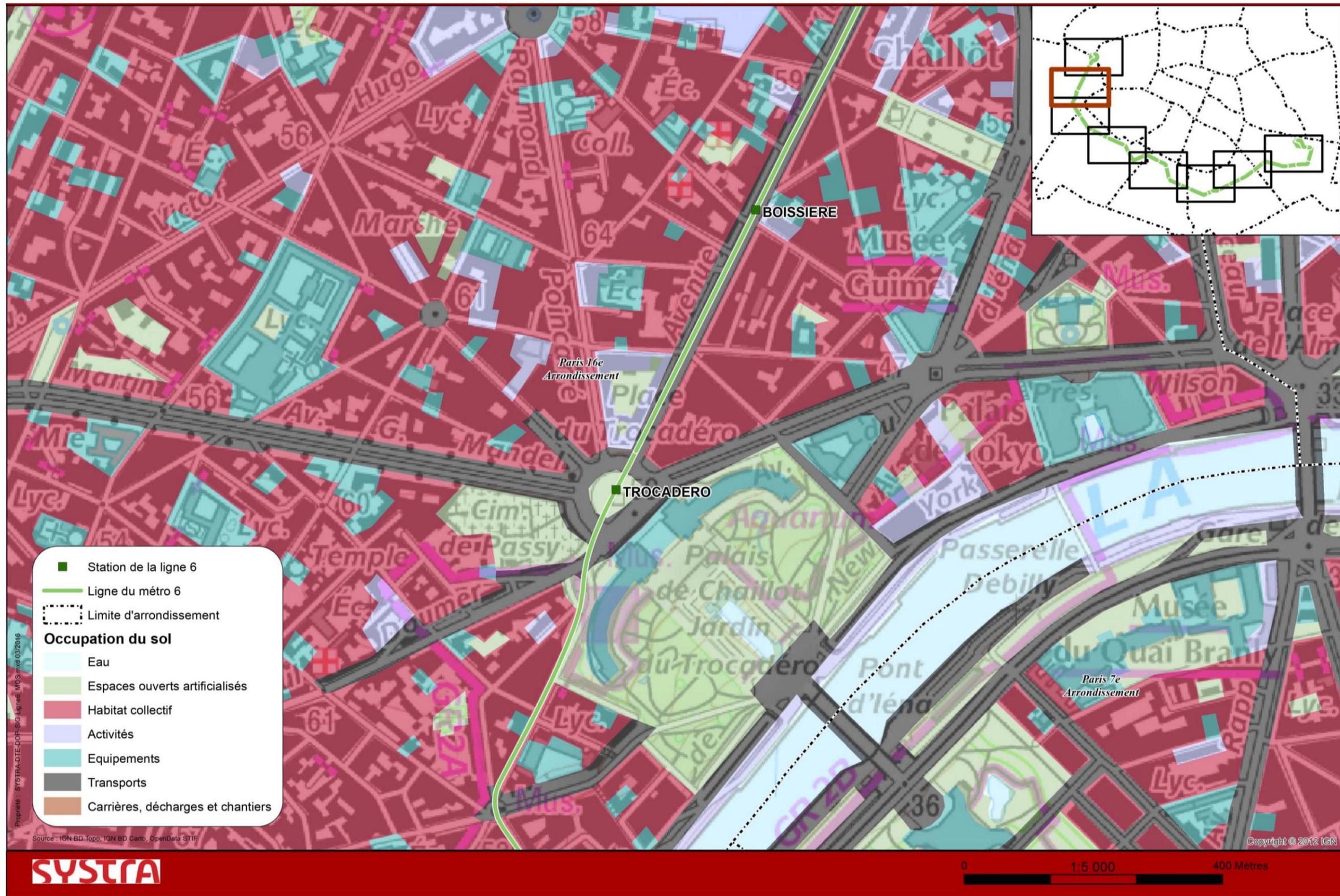


Figure 17 : Mode d'occupation du sol autour du projet d'adaptation des infrastructures de la ligne 6 du métro (2/8) (Source : SYSTRA)

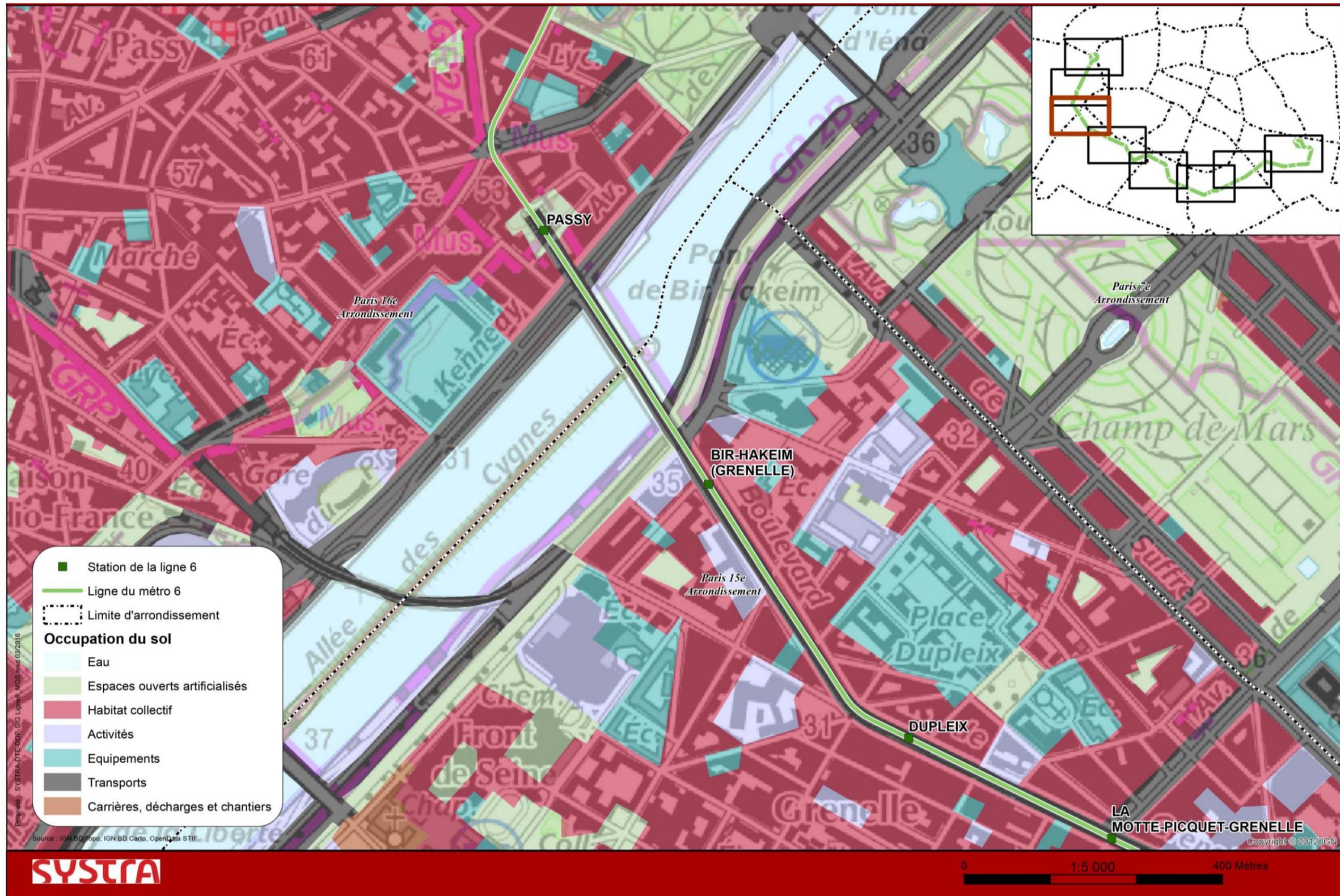


Figure 18 : Mode d'occupation du sol autour du projet d'adaptation des infrastructures de la ligne 6 du métro (3/8)(Source : SYSTRA)

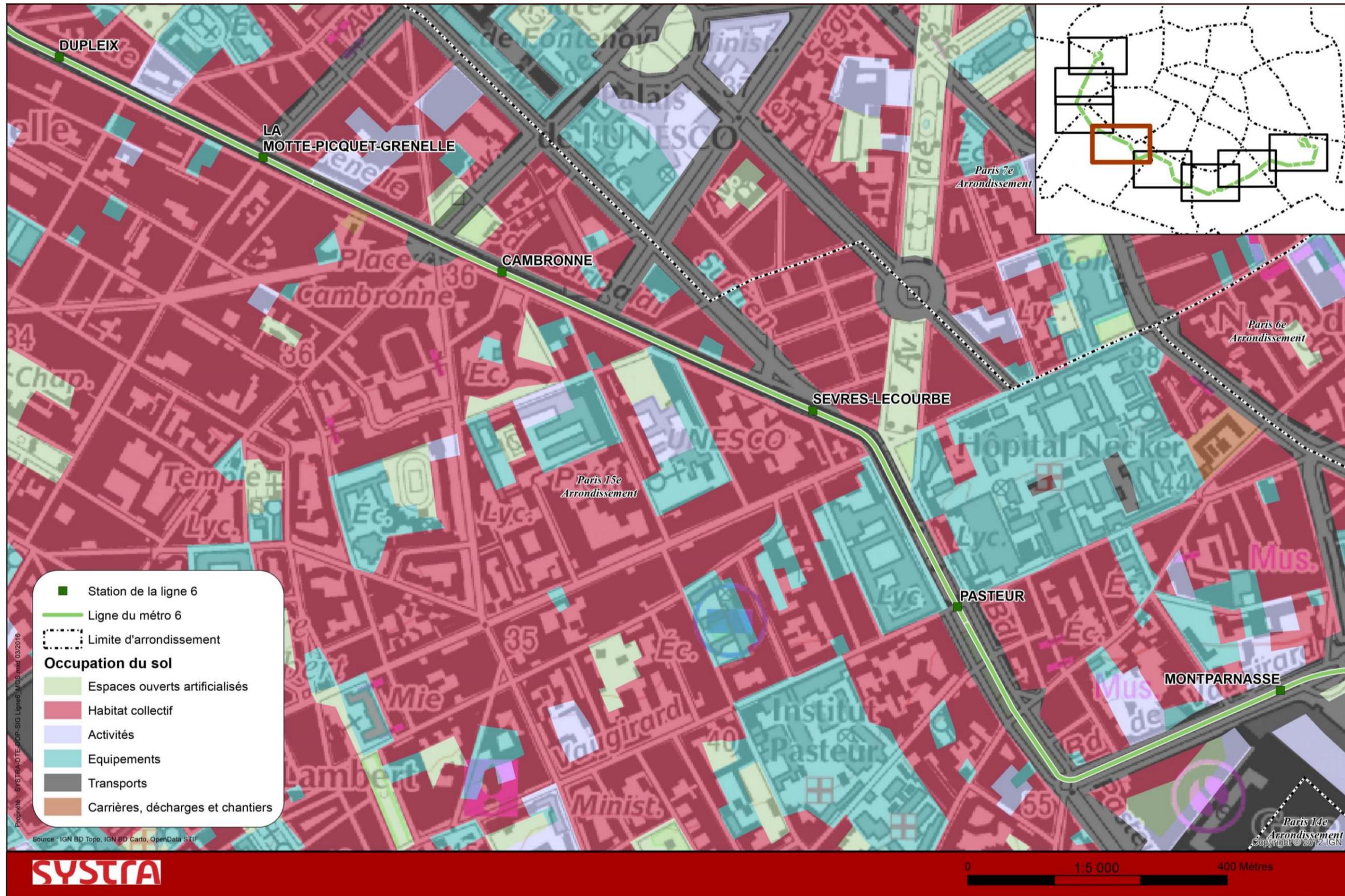


Figure 19 : Mode d'occupation du sol autour du projet d'adaptation des infrastructures de la ligne 6 du métro (4/8)(Source : SYSTRA)

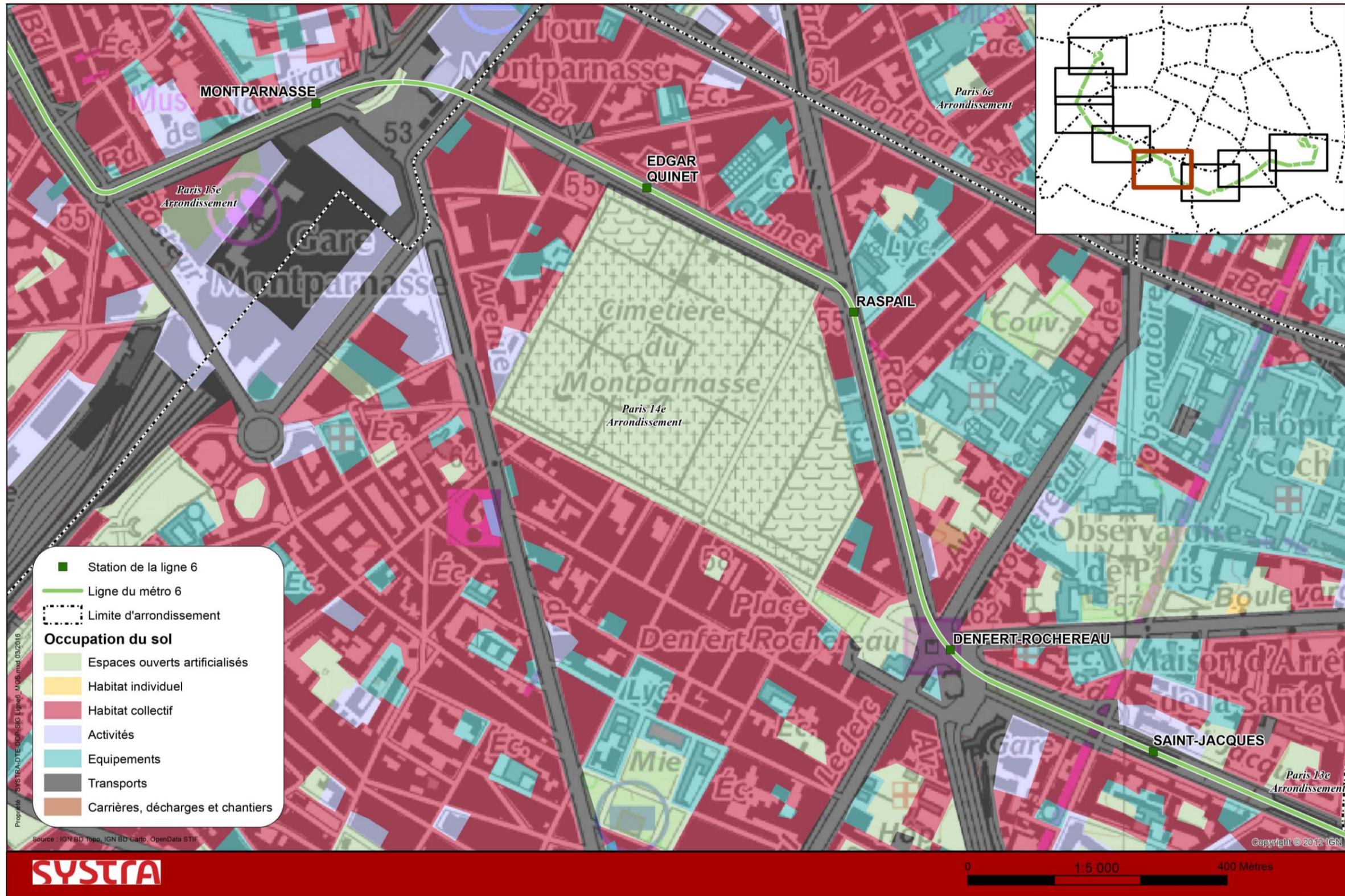


Figure 20 : Mode d'occupation du sol autour du projet d'adaptation des infrastructures de la ligne 6 du métro (5/8)(Source : SYSTRA)

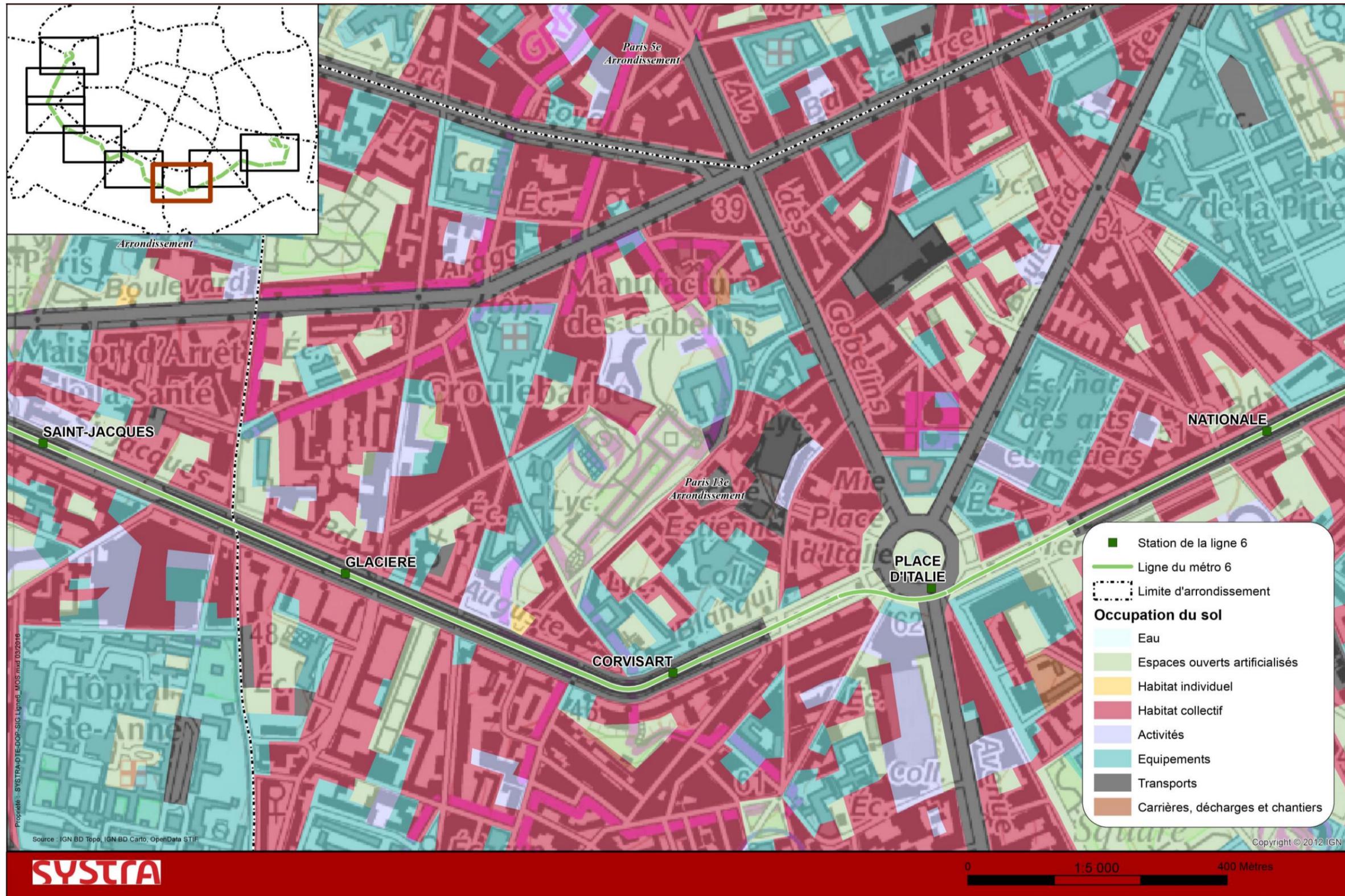


Figure 21 : Mode d'occupation du sol autour du projet d'adaptation des infrastructures de la ligne 6 du métro (6/8)(Source : SYSTRA)

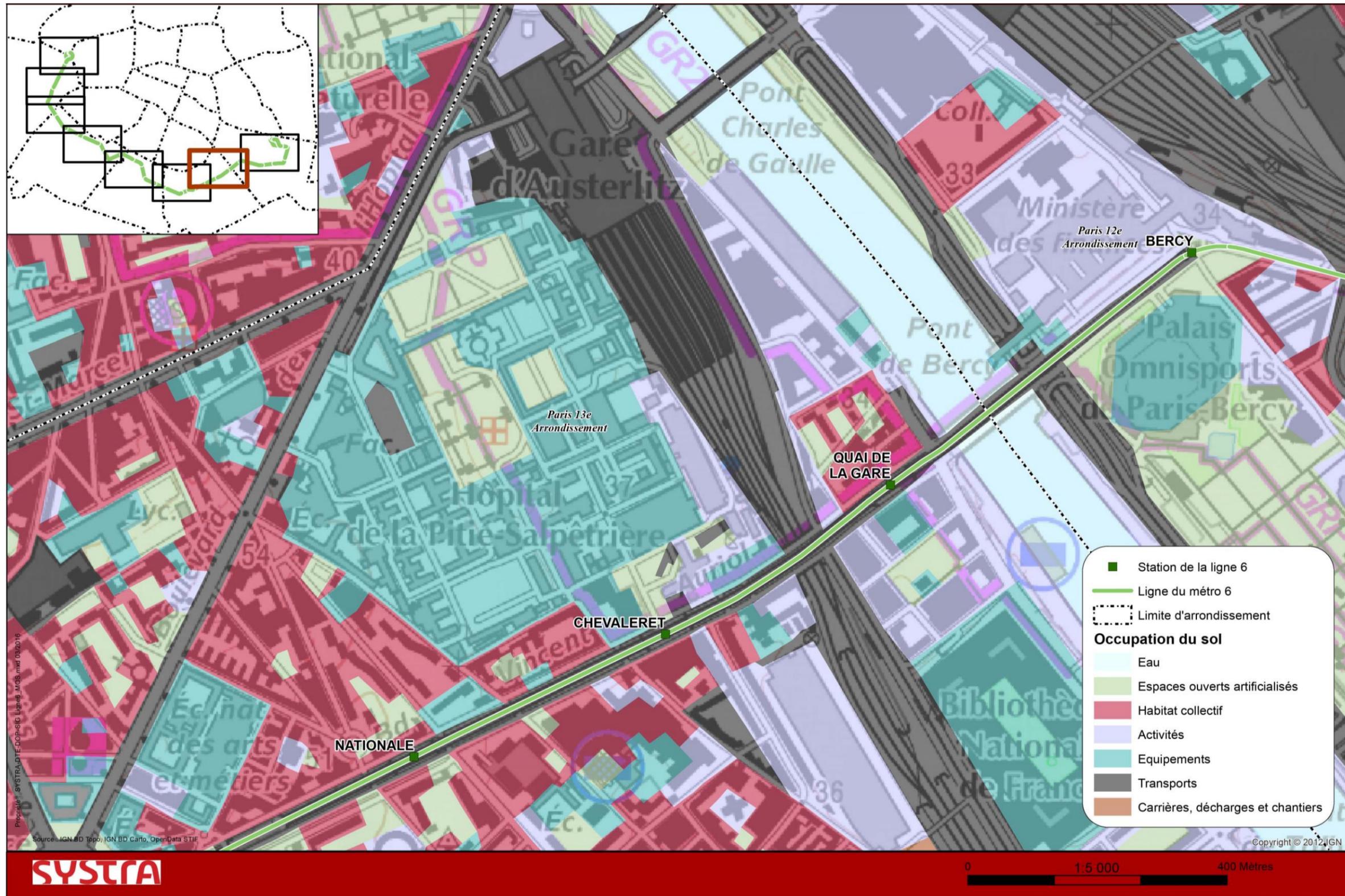


Figure 22 : Mode d'occupation du sol autour du projet d'adaptation des infrastructures de la ligne 6 du métro (7/8)(Source : SYSTRA)

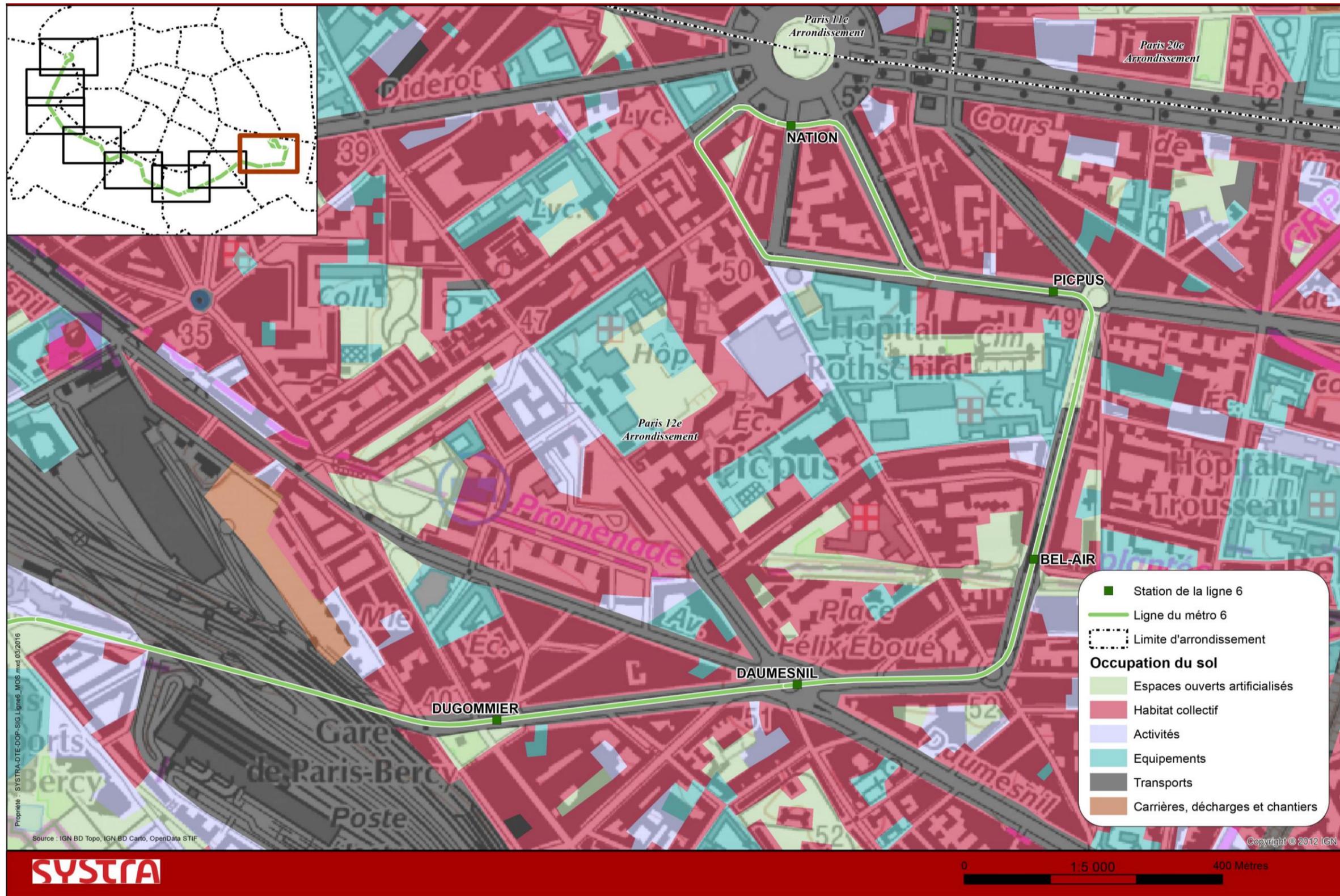


Figure 23 : Mode d'occupation du sol autour du projet d'adaptation des infrastructures de la ligne 6 du métro (8/8)(Source : SYSTRA)

Annexes facultatives

Carte du périmètre de risques mouvements de terrain liés aux cavités souterraines (notamment anciennes carrières) valant plan de prévention des risques approuvé (périmètre arrêté conformément à l'ancien article R. 111-3 du Code de l'Urbanisme)

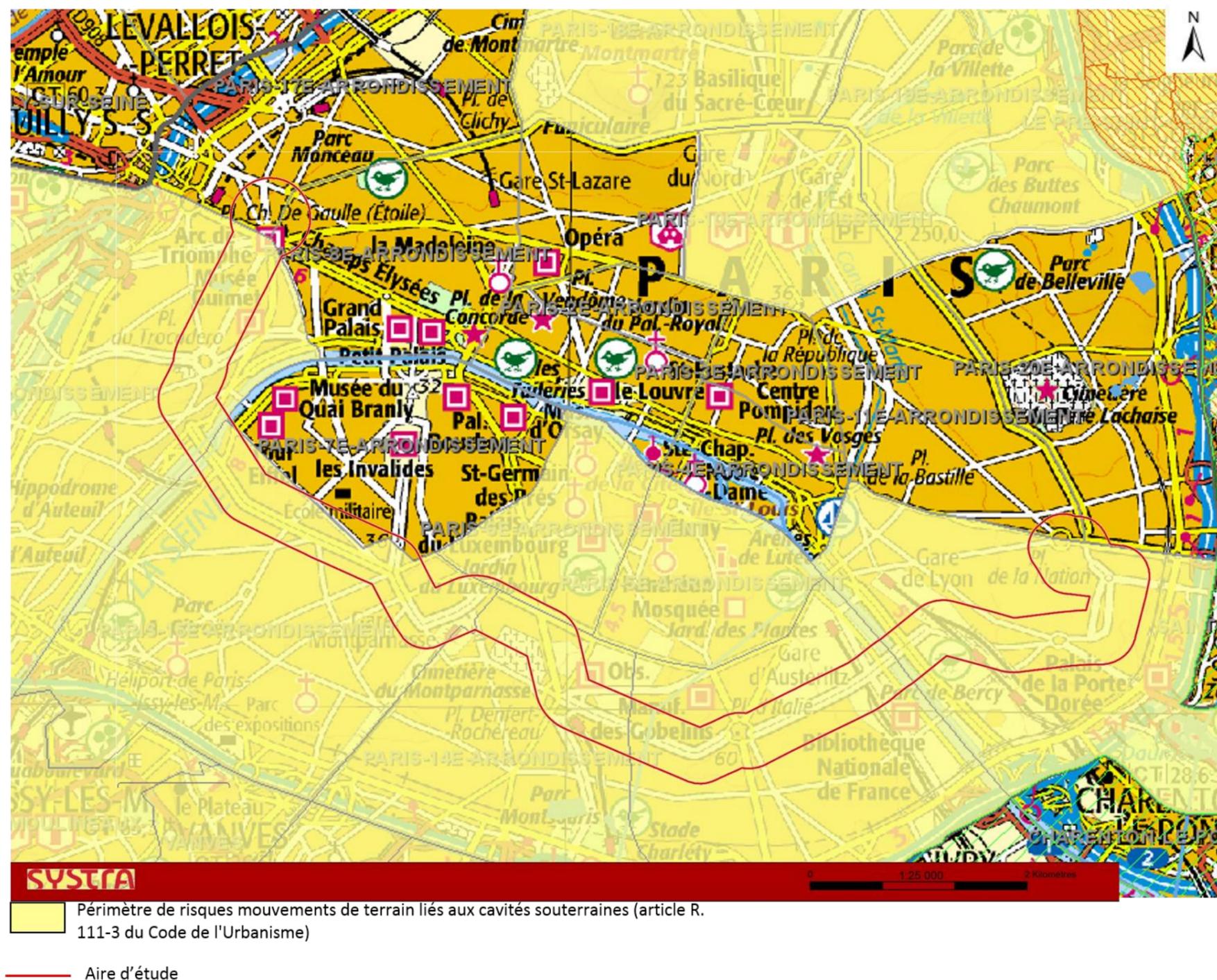


Figure 24 : Carte du périmètre de risques mouvements de terrain liés aux cavités souterraines à proximité du projet d'adaptation des infrastructures de la ligne 6 du métro (Source : Site Internet de la Préfecture du Val-de-Marne)

Carte du risque inondation par remontée de nappe

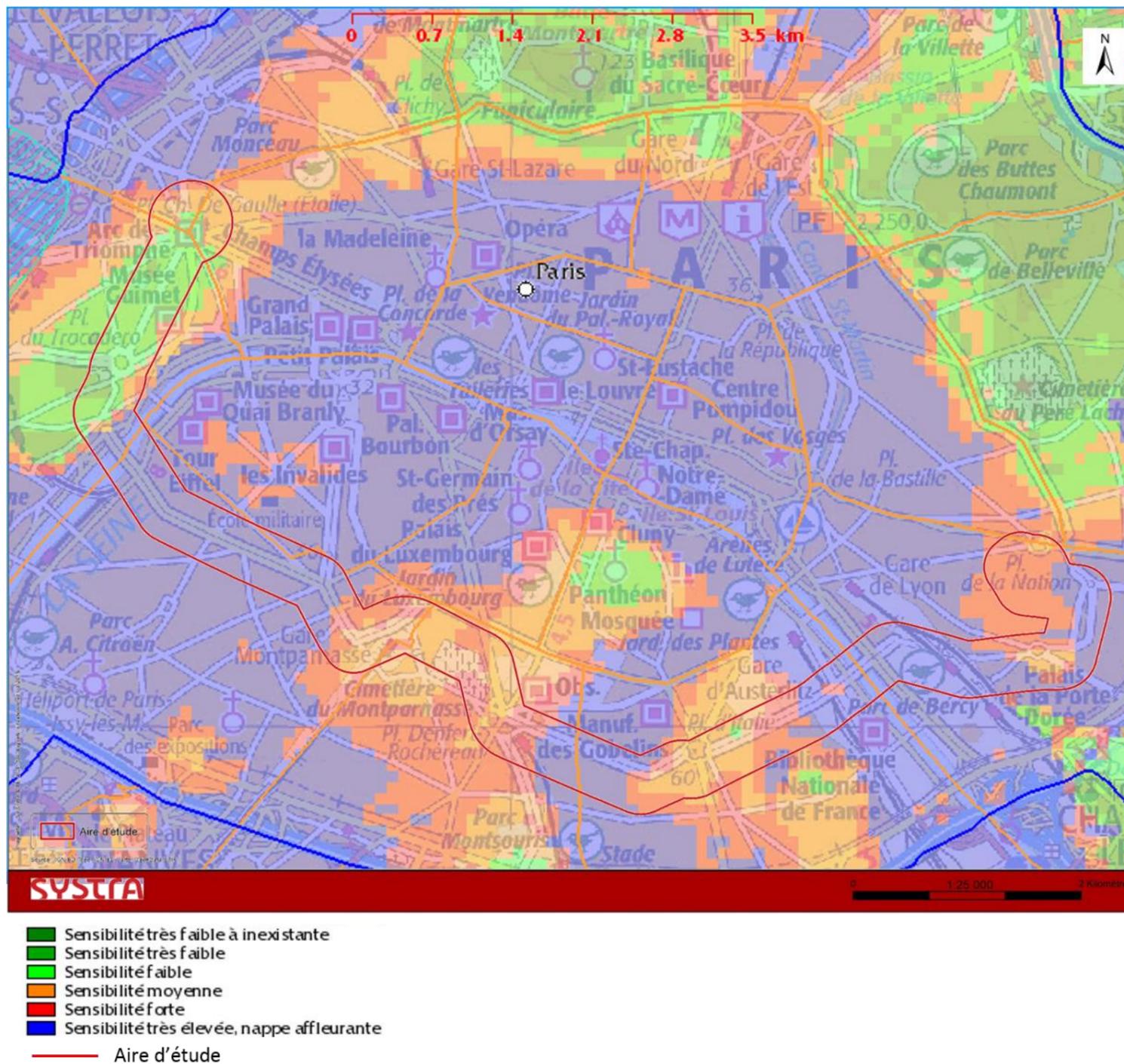


Figure 25 : Carte du risque inondation par remontée de nappe à proximité du projet d'adaptation des infrastructures de la ligne 6 du métro (Source : BRGM)

Carte de présence des monuments historiques dans l'aire d'étude



Figure 26 : Carte de présence des monuments historiques à proximité du projet d'adaptation des infrastructures de la ligne 6 du métro (Source : Atlas des patrimoines)