

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

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

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

Cadre réservé à l'autorité environnementale

Date de réception :
05/03/2018

Dossier complet le :
16/04/2018

N° d'enregistrement :
F-011-18-C-0017

1. Intitulé du projet

Création de la gare souterraine Porte Maillot à Paris (16e et 17e arrondissements) et aménagements annexes dans le cadre du prolongement du RER E vers l'Ouest (EOLE)

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

2.1 Personne physique

Nom

Prénom

2.2 Personne morale

Dénomination ou raison sociale

SNCF Réseau

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

GRUZ Xavier - Directeur des projets EOLE - NEXTEO

RCS / SIRET

4 1 2 2 8 0 7 3 7 0 0 3 1 0

Forme juridique

EPIC de l'Etat

Joignez à votre demande l'annexe obligatoire n°1

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

N° de catégorie et sous-catégorie	Caractéristiques du projet au regard des seuils et critères de la catégorie <i>(Préciser les éventuelles rubriques issues d'autres nomenclatures (ICPE, IOTA, etc.))</i>
5.b) Construction de gares et haltes, plates formes et de terminaux intermodaux	Création d'une gare souterraine dans le cadre du projet EOLE IOTA (Autorisation): 1.1.1.0. Sondages et forages 1.1.2.0. Prélèvements temporaires 2.2.1.0. Rejet dans eaux superficielles 2.2.3.0. Rejet dans les eaux superficielles

4. Caractéristiques générales du projet

Doivent être annexées au présent formulaire les pièces énoncées à la rubrique 8.1 du formulaire

4.1 Nature du projet, y compris les éventuels travaux de démolition

Création d'une gare souterraine dotée de 2 quais latéraux et aménagée sur 6 niveaux en sous-sol au droit de la Place de la Porte Maillot, permettant une desserte de ladite place par le RER E.

L'accès à la gare s'effectuera grâce à deux émergences:

- Côté Est : une émergence sera réalisée sur le parvis face au Palais des Congrès ;
- Côté Ouest : une émergence sera réalisée afin de créer un lien urbain avec la ville de Neuilly-sur-Seine (sortie "Neuilly").

Des modifications seront apportées à la station Porte Maillot de la ligne 1 du métro parisien :

- reprise de la salle des billets ;
- modifications des issues de secours ;
- adaptation de la correspondance côté avenue de la Grande Armée.

Une modification sera également faite sur la correspondance avec le RER C :

- création d'une circulation élargie via un couloir jalonné de surfaces commerciales (surfaces commerciales < 300 m²)

4.2 Objectifs du projet

Le projet a pour objectif de :

- Faciliter les correspondances et sorties extérieures en limitant les temps de parcours ;
- Donner la meilleure lisibilité possible de parcours au voyageur ;
- Améliorer l'interconnectivité et l'intermodalité avec l'ensemble des systèmes de transports collectifs : le projet permettra de compléter le maillage des transports collectifs en proposant un renforcement des correspondances à Porte Maillot avec le RER C, la ligne 1 du métro et la future ligne 3 du tramway ;
- Permettre grâce à la nouvelle desserte de la porte Maillot le développement des activités économiques aux abords du Palais des Congrès, dans un secteur situé entre La Défense et le centre de Paris. L'arrêt du RER E améliorera ainsi l'accessibilité de ce quartier depuis le pôle Gare du Nord / Magenta / Gare de l'Est.

Les modifications apportées sur la station M1 Porte Maillot RATP (reprise de la salle des billets; modifications des issues de secours) sont prises en compte et portées par EOLE en concertation avec la RATP.

4.3 Décrivez sommairement le projet

4.3.1 dans sa phase travaux

La construction de la gare Porte Maillot se décompose en deux principaux chantiers :

- La réalisation des parois moulées et le terrassement à ciel ouvert du corps de la gare ;
- La création de l'émergence sur le parvis du Palais des Congrès et des travaux en lien avec les correspondances (M1, RERC, T3) en méthode traditionnelle.

Ces différents travaux seront menés indépendamment les uns des autres. La réalisation indépendante des travaux entre partie à ciel ouvert et partie réalisée en souterrain permet notamment une sécurisation du planning général et une réduction des interfaces techniques. Pour autant, l'aménagement des émergences ne pourra se faire qu'une fois la partie souterraine créée. La durée prévisible des travaux est de 48 mois, soit environ 4 ans.

Les travaux d'aménagement se dérouleront comme suit :

- Mise en place d'un rabattement de la nappe
- Pré-terrassement des terrains en surface
- Réalisation d'injections pour permettre la stabilisation des sols (injections de confortement et jet-grouting)
- Mise en place des parois moulées du corps de la gare
- Terrassement du corps de la gare et mise en place d'un soutènement des parois moulées à l'avancement
- Réalisation du radier de la gare
- Réalisation du corps définitif de la gare
- Création de l'accès à la gare via le parking du Palais des Congrès au droit du parvis
- Aménagement des correspondances avec la ligne 1 du métro et entre la ligne 1 du métro et le RER C
- Remblaiement des terrains en surface à l'aide d'un remblai allégé

4.3.2 dans sa phase d'exploitation

La gare Porte Maillot constituera un arrêt supplémentaire sur la ligne E du RER en correspondance avec les lignes du RER C, la ligne 1 du métro et la ligne 3 du tramway.

La gare Porte Maillot se développera sur 6 niveaux souterrain dont 4 seront dédiés aux voyageurs:

- Niveau -6 : Zones techniques situées sous les quais;
- Niveau -5 : Niveau des quais; Chaque quai sera équipé de huit escaliers dont 5 escaliers mécaniques et de 2 ascenseurs PMR;
- Niveaux -4 et -3 : Locaux techniques;
- Niveaux -2 et -1 : Salle d'échanges, située au niveau des quais de la ligne M1, permet aux voyageurs d'accéder à toutes les destinations (correspondance ligne M1, Palais des Congrès, correspondance RER C). La correspondance avec la ligne M1 s'effectue à niveau avec le quai direction "La Défense", grâce à la réalisation d'ouvertures de la voûte de la ligne. La correspondance avec le quai direction "Château de Vincennes" s'effectue via la salle des billets et via un passage souterrain enjambant les voûtes du métro;
- Niveau 0 : accès par le parvis du Palais des Congrès, accès "Neuilly" et sortie de secours de la partie recevant des travailleurs (ERT) aménagée sur le terre-plein central

La gare disposera de 2 quais latéraux.

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

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

- Le projet EOLE (et la gare Porte Maillot) a été déclaré d'Utilité Publique le 31/01/2013. La DUP a emporté MECDU de la Ville de Paris. - Procédures Loi sur l'eau : de Haussmann Saint-Lazare / Nanterre-la-Folie autorisé par arrêté inter-préfectoral le 31/03/2016 et de Nanterre-la-Folie / Mantes-la-Jolie autorisé par arrêté inter-préfectoral le 27/06/2017.
 - Demande de PC de la gare Porte Maillot autorisé le 18/07/2016 après accord du ministre des sites le 29/03/2016 (et avis CDNPS)
 - Archéologie préventive qui n'a conduit à aucune prescription (courrier du 05/08/2014).
 - Des demandes d'abattage d'arbres réalisées auprès de la Ville de Paris le 15/07/2014. L'abattage a été effectué en juillet 2016.
 - D'autres procédures ne concernent pas le secteur Porte Maillot : défrichement, CNPN...
- Suite à une évolution des projets connexes urbains et du Plan de transport, la gare doit faire l'objet d'un PC modificatif, qui nécessite de réaliser le présent cas par cas.

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

Grandeurs caractéristiques	Valeur(s)
- Gare souterraine :	6 niveaux
- longueur du corps de la gare à ciel ouvert :	150 m
- longueur totale des quais de la gare souterraine :	230 m
- Longueur de l'ouvrage de correspondance avec le RER C :	70 m
- Surface pour les commerces à proximité de l'ouvrage de correspondance RER C :	<300 m ²
- Superficie globale (emprunte au sol de la gare souterraine, du hall d'accès à la gare depuis le parvis et les réserves pour les commerces, de la correspondance RER C et des commerces et surface des quais et des voies en dehors de l'emprise de la gare) :	8 400 m

4.6 Localisation du projet

Adresse et commune(s)
d'implantation

Place de la Porte Maillot, PARIS (16e
et 17e arrondissements)

Coordonnées géographiques¹

Long. 22 ° 82 ' 26 " 75 Lat. 48 ° 87 ' 81 " 83

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

Point de départ :

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

Point d'arrivée :

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

Communes traversées :

Joignez à votre demande les annexes n° 2 à 6

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

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

Le projet est composé d'une gare souterraine à 6 niveaux, d'un ouvrage de correspondance avec le RER C et d'un hall d'accès à la gare.

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

Le projet a été autorisé le 31 janvier 2013 (Déclaration d'utilité publique), le 31 mars 2016 (Loi sur l'Eau) et le 18 juillet 2016 (Permis de construire).

¹ Pour l'outre-mer, voir notice explicative

5. Sensibilité environnementale de la zone d'implantation envisagée

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

Le site Internet du ministère en charge de l'environnement vous propose, dans la rubrique concernant la demande de cas par cas, la liste des sites internet où trouver les données environnementales par région utiles pour remplir le formulaire.

Le projet se situe-t-il :	Oui	Non	Lequel/Laquelle ?
Dans une zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique de type I ou II (ZNIEFF) ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Projet localisé à environ 300 m au Nord-Est de la ZNIEFF de type II couvrant le "Bois de Boulogne". Projet localisé à environ 550 m au Nord-Est de la ZNIEFF de type I "Vieux boisements du bois de Boulogne"
En zone de montagne ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Dans une zone couverte par un arrêté de protection de biotope ?	<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 (nationale ou régionale), une zone de conservation halieutique 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"/>	La Ville de Paris dispose d'un PPBE (Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement) approuvé en septembre 2015 pour la période 2015-2020.
Dans un bien inscrit au patrimoine mondial ou sa zone tampon, un monument historique ou ses abords ou un site patrimonial remarquable ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le projet est localisé dans les périmètres de protection de la Chapelle de la Compassion, monument classé le 21/01/1929 et de la Villa des Ternes, monument historique inscrit le 07/07/1997.
Dans une zone humide ayant fait l'objet d'une délimitation ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Aucune zone humide potentielle ne couvre le site de la future gare Porte Maillot.

Dans une commune couverte par un plan de prévention des risques naturels prévisibles (PPRN) ou par un plan de prévention des risques technologiques (PPRT) ? Si oui, est-il prescrit ou approuvé ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	La commune de Paris est exposée au risque d'inondation par débordement lent de cours d'eau avec un PPRi révisé et approuvé le 19/04/2007. Pour autant, le site de la future gare Porte Maillot n'est pas exposé à ce risque. La commune de Paris est exposée au risque de mouvements de terrain par affaissements et effondrements de cavités souterraines (hors mines), lié à la dissolution de gypse. Paris présente également de nombreuses carrières souterraines. La plus proche du projet est localisée en dehors des emprises de la future gare à environ 100m au Nord-Ouest.
Dans un site ou sur des sols pollués ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le projet s'inscrit sur et à proximité immédiate de plusieurs anciens sites industriels et activités de service (basias): IDF7503034: Parc Maillot Vinci-GTM - Station-service BP Porte Maillot / - IDF7503120: Hôtel Concorde Lafayette-Sté immobilière Palais des Congrès-SNC PARIGI - G.T.P.C / IDF7506183: Gare de marchandises du Palais des Congrès / SIPAC. Les diagnostics réalisés en 2013 et 2014 montrent une pollution aux hydrocarbures entre 1,5-2m près de la station-service; des dépassements fréquents de seuil pour la fraction soluble et les sulfates et un dépassement ponctuel en fluorures à 0,1-0,8m.
Dans une zone de répartition des eaux ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le projet de la gare Porte Maillot est localisé dans la Zone de Répartition des Eaux souterraines de l'Albien, ZRE n°03001. L'aquifère de l'Albien se situe à une grande profondeur et est protégé des pollutions de surface.
Dans un périmètre de protection rapprochée d'un captage d'eau destiné à la consommation humaine ou d'eau minérale naturelle ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	La gare Porte Maillot n'est pas située dans un périmètre de captage d'alimentation en eau potable (AEP)
Dans un site inscrit ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le projet est localisé dans le site : "Ensemble urbain à Paris" (n°7497), inscrit au titre du Code de l'Environnement le 6 Août 1975 et qui couvre une superficie d'environ 4375ha.
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"/>	Les sites Natura 2000 les plus proches de la Porte Maillot sont les sites de Saint-Denis, Zone de Protection Spéciale (FR1112013), constitués de 15 entités. Les entités les plus proches sont : le parc départemental de l'Ile Saint-Denis à environ 8,2km au Nord-Est du rond-point Porte Maillot, le parc de la Courneuve à environ 9,9km au Nord-Est du rond-point Porte Maillot et le parc départemental Jean Moulin les Guilands (communes de Montreuil et Bagnolet) à environ 10km au Sud-Est du rond-point.
D'un site classé ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet jouxte le site "Bois de Boulogne" (n°7468), classé au titre du Code de l'environnement le 23 septembre 1957 et qui couvre une superficie d'environ 860ha.

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

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

Veillez compléter le tableau suivant :

Incidences potentielles		Oui	Non	De quelle nature ? De quelle importance ? Appréciez sommairement l'impact potentiel
Ressources	Engendre-t-il des prélèvements d'eau ? Si oui, dans quel milieu ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	En phase "travaux", des rabattements de la nappe souterraine des Sables de Cuise (Yprésien) seront prévus. Ainsi, à compter d'avril 2018, des prélèvements d'eau seront effectués dans la nappe souterraine pour en abaisser le niveau et ainsi, permettre les travaux. Ces eaux d'exhaure seront prétraitées et rejetées dans la Seine à débit régulé. En phase "exploitation", la présence des parois moulées va créer un effet de barrage au niveau du toit de cette même nappe, induisant une modification de son niveau de 15cm selon les résultats de modélisation. Un Dossier Loi sur l'Eau a été réalisé et le projet a été autorisé par arrêté le 31/03/2016. Les prélèvements respecteront les mesures édictées.
	Impliquera-t-il des drainages / ou des modifications prévisibles des masses d'eau souterraines ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	En phase "travaux", des rabattements de nappes sont nécessaires pour permettre l'implantation des ouvrages souterrains. Ceux-ci conduiront à un abaissement du niveau de la nappe des Sables de Cuise (Yprésien). En phase "exploitation", la présence des parois moulées de la gare aura pour effet d'abaisser le niveau de la nappe des Sables de Cuise d'environ 15cm. Le réseau de drainage des eaux pluviales et de nappe sera mis en oeuvre, longitudinal et transversal associé à des bassins de rétention enterrés (collecte / traitement / rétention des EP)
	Est-il excédentaire en matériaux ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le volume total de terrain à excaver pour la réalisation de la gare est estimé à : 234 000 m3. Durant l'exploitation de la gare, aucun excédent de matériaux n'est à prévoir.
	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"/>	Les terrains excavés n'étant pas réutilisable pour la réalisation de la gare, la mise en place d'une centrale à béton est nécessaire. Des matériaux seront donc acheminés vers le site en "travaux" (sable, eau, ferraille). Durant "l'exploitation" aucun apport n'est nécessaire, hormis l'accès à l'eau de ville.
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 essentiellement souterrain s'inscrit dans un milieu totalement urbanisé. De plus, les inventaires écologiques n'ont pas mis en évidence la présence d'espèces ou d'habitats rares ou protégés.
	Si le projet est situé dans ou à proximité d'un site Natura 2000, est-il susceptible d'avoir un impact sur un habitat / une espèce inscrit(e) au Formulaire Standard de Données du site ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Comme dit précédemment, le projet est localisé à plus de 8km du premier site Natura 2000 et il n'y a pas de lien fonctionnel direct avec les travaux de réalisation de la gare Porte Maillot. En phase "Travaux", seuls les rejets des eaux d'exhaures (liés aux rabattements de nappes) dans la Seine auraient pu avoir une incidence. Pour autant, ces rejets à débit maîtrisé seront prétraités et ils n'auront donc pas d'incidences sur les sites Natura 2000: "Sites de Seine Saint-Denis". En phase exploitation, il n'y a pas d'incidences à attendre sur les sites Natura 2000.

	Est-il susceptible d'avoir des incidences sur les autres zones à sensibilité particulière énumérées au 5.2 du présent formulaire ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>Le projet est localisé dans un milieu totalement urbanisé et n'est pas lié fonctionnellement au site Natura 2000 "Sites de Seine Saint-Denis", en dehors de rejets d'eaux d'exhaure pré-traités et à débits maîtrisés. De fait, le projet n'aura pas d'incidences sur les sites Natura 2000.</p> <p>Le projet de la gare Porte Maillot peut impacter le site inscrit "Ensemble urbain à Paris". Les installations de chantier et les émergences de la future gare pourraient dégrader la qualité de ces sites.</p> <p>Le projet de la gare Porte Maillot sera soumis à avis de l'Architecte des Bâtiments de France, notamment pour les émergences de la gare, durant la phase d'études en vue de "l'exploitation" et pour la phase de "travaux".</p>
	Engendre-t-il la consommation d'espaces naturels, agricoles, forestiers, maritimes ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>Le projet est inscrit dans un milieu totalement urbanisé. Aucune consommation d'espaces naturels, agricoles, forestiers ou maritimes n'est nécessaire.</p> <p>Durant la phase "travaux", le projet nécessite tout de même l'abattage de 166 arbres, partiellement réalisé en 2014 pour la phase de dévoiement des réseaux (37 arbres abattus). 129 arbres ont été abattus en préalable aux travaux de gros oeuvre.</p> <p>Le projet n'aura aucune incidence sur les arbres en phase "exploitation".</p> <p>Pour compenser l'abattage des arbres lors de la phase "travaux", la Maître d'ouvrage a prévu de replanter 166 arbres à la fin de la phase "travaux".</p>
Risques	Est-il concerné par des risques technologiques ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<p>La future gare porte Maillot est concernée par le risque lié au Transport de Matières Dangereuses (TMD) par la route pour les axes suivants: Boulevard Gouvion Saint-Cyr, Boulevard de l'Amiral Bruix et Avenue de la Grande Armée</p> <p>La gare Porte Maillot ne sera pas classée Installation Classée pour la Protection de l'environnement, que ce soit en phase "travaux" ou "exploitation".</p>
	Est-il concerné par des risques naturels ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>Le site de la gare Porte Maillot est localisé à 70m au Nord-Ouest d'une ancienne carrière mais n'en intercepte pas directement le périmètre. En "phase travaux", les rabattements de nappes peuvent conduire à créer une instabilité des sols (notamment en lien avec la présence de gypse).</p> <p>Pour réduire ce risque, des injections de béton et la méthode du jet-grouting seront employées pour stabiliser les sols préalablement aux rabattements de nappe. À la fin des travaux, les rabattements de nappes seront progressivement arrêtés pour éviter de nouvelles instabilités des sols. En phase "exploitation", le projet intègre la présence de la nappe souterraine. Les mesures adéquates de gestion des eaux ont été prises dès la conception.</p>
	Engendre-t-il des risques sanitaires ? Est-il concerné par des risques sanitaires ?	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	<p>En phase "travaux", des dégagements de sulfure sont à attendre lors des différents forages pour réaliser la gare souterraine.</p> <p>En phase "exploitation", il n'existe aucun risque sanitaire lié au projet.</p>
Nuisances	Engendre-t-il des déplacements/des trafics	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>En phase "travaux", le projet de la gare Porte Maillot aura pour effet de réduire le nombre de voies de circulation (voitures et cycles). De plus, la circulation des camions et engins de chantier engendrera des perturbations supplémentaires. La circulation des piétons ne sera impactée que ponctuellement. Un plan de circulation adapté sera associé à chaque étape du chantier pour limiter au maximum les impacts du projet.</p> <p>La future gare Porte Maillot aura une fréquentation de l'ordre de 30 000 personnes en heure de pointe du matin, soit un doublement de la fréquentation actuelle. Le trafic des RER E sera augmenté du fait de son extension.</p>
	Est-il source de bruit ? Est-il concerné par des nuisances sonores ?	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<p>En phase "travaux", le chantier sera générateur de nuisances sonores liées à l'utilisation et aux déplacements des engins de chantier en fonction des différents matériaux utilisés. Pour limiter le bruit, les entreprises devront respecter les dossier bruit de chantier et notamment les horaires de travail imposés et employer des techniques moins bruyantes (abattage à la fraise pour l'excavation lorsque c'est possible). En phase "exploitation", la gare ne sera pas génératrice de bruit. Le projet est concerné par les nuisances sonores liées au trafic automobile passant par la Place de la Porte Maillot au-dessus de la future gare.</p>

	<p>Engendre-t-il des odeurs ?</p> <p>Est-il concerné par des nuisances olfactives ?</p>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	<p>Le projet pourra être générateur de quelques nuisances olfactives en période "travaux", notamment en cas de dégagements de sulfure (odeur d'oeuf pourri). La circulation des engins de chantier pourrait également engendrer quelques nuisances olfactives.</p> <p>Le projet ne sera pas susceptible de générer des odeurs, en phase "exploitation".</p>
	<p>Engendre-t-il des vibrations ?</p> <p>Est-il concerné par des vibrations ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<p>En phase "travaux", le passage du tunnelier engendrera des vibrations, tout comme la circulation d'engins de chantier durant les phases de terrassement. En phase "exploitation", la circulation du RER E sera générateur de vibrations, même si celles-ci seront limitées du fait que l'ouvrage soit souterrain. Les vibrations peuvent provoquer des réactions de gêne pour les personnes et des dommages matériels aux habitations environnantes. Un état des lieux avant travaux et un suivi des fissures sur le bâti sera assuré, avec contrôle périodique des bâtiments. En cas de dégradation, des mesures curatives seront prises.</p> <p>Le projet est localisé à proximité du Métro 1, du RER C et de la voirie ; il sera donc exposé aux vibrations générées par leur circulation.</p>
	<p>Engendre-t-il des émissions lumineuses ?</p> <p>Est-il concerné par des émissions lumineuses ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<p>De manière temporaire, l'éclairage des zones en travaux et des abords sera nécessaire pour certains travaux de nuit. L'éclairage pourrait conduire à une gêne des riverains. Les effets sont cependant très réduits dans ce contexte urbain, doté d'éclairage public. Les éclairages seront limités aux zones d'interventions et disposés de manière à ne pas occasionner de pollution lumineuse.</p> <p>En phase "exploitation", la gare étant majoritairement souterraine, l'impact sur la luminosité est négligeable et peu significatif, du fait de la présence de l'éclairage urbain existant.</p>
Emissions	<p>Engendre-t-il des rejets dans l'air ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>Le "chantier" sera générateur d'émissions polluantes dans l'air du fait de la circulation des engins et de l'éventuelle congestion engendrée par les difficultés de circulation induites.</p> <p>En phase "exploitation", l'effet du projet sera très positif sur les émissions de polluants du fait du report modal depuis les modes de transports individuels vers le train.</p>
	<p>Engendre-t-il des rejets liquides ?</p> <p>Si oui, dans quel milieu ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>Le "chantier" pourra être générateur d'émissions liquides : eaux d'exhaure. Le rejet des eaux d'exhaure se fera à débit régulé dans la Seine, après traitement par décantation des matières en suspension.</p> <p>Aucune émission liquide n'est attendue en phase "exploitation".</p>
	<p>Engendre-t-il des effluents ?</p>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<p>En phase "chantier", des effluents seront générés par les ouvriers au niveau des installations de chantier. La base vie sera raccordée au réseau d'assainissement de la ville de Paris et des toilettes chimiques pourront ponctuellement être mises en place sur le chantier. La gestion des effluents et l'entretien seront à la charge d'un prestataire de service.</p> <p>En phase "exploitation", des effluents seront générés dans la gare par les employés et les voyageurs. Ces effluents seront rejetés dans le réseau d'eaux usées local.</p>
	<p>Engendre-t-il la production de déchets non dangereux, inertes, dangereux ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>En phase "travaux", des déchets de chantier seront produits. Une politique de gestion des déchets est mise en place et la production de déchets sera ainsi maîtrisée. Les déchets seront triés et acheminés selon leur nature dans des sites agréés. De plus, toutes les précautions seront prises afin d'éviter la pollution des sols durant l'utilisation de produits polluants. Le chantier disposera de produits neutralisants et/ou absorbants.</p> <p>En phase "exploitation", la fréquentation de la gare par les voyageurs entraîne une production de déchets de type domestique qui sera gérée et évacuée par des prestataires compétents.</p>

Patrimoine / Cadre de vie / Population	Est-il susceptible de porter atteinte au patrimoine architectural, culturel, archéologique et paysager ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Au niveau de la Porte Maillot, la création d'une gare souterraine aura un impact fort en phase chantier, en particulier sur le terre-plein central qui servira de base travaux. Les sorties de gare par les émergences existantes RATP devront être adaptées. Le projet se situe dans les périmètres de protection de 2 monuments historiques, l'Axe Majeur, et dans des périmètres de sites inscrit et classés. Il a conduit également à l'abattage de 166 arbres. Le Ministre des Sites a été consulté sur les installations de chantier et les émergences de la future gare Porte Maillot. Le parti architectural des émergences a été déterminant dans le choix du projet et l'esquisse architecturale sera soumis à l'avis des services en charge.
	Engendre-t-il des modifications sur les activités humaines (agriculture, sylviculture, urbanisme, aménagements), notamment l'usage du sol ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Durant la phase "travaux", les dépôts de matériaux, les installations et les engins de chantier auront nécessairement un impact visuel et sur une partie du parking du Palais des Congrès. Pour limiter ces effets, un soin particulier sera apporté à la tenue de chantier et à une régulation rationnelle des trafics et du stationnement engendrés par le chantier. L'occupation des sols en phase "exploitation" ne sera que très peu modifiée. Les émergences de la gare Porte Maillot viendront modifier la configuration de la Place Porte Maillot et le parking du Palais des Congrès. La gare du RER E aura un impact positif sur les activités en facilitant la desserte du secteur de la Porte Maillot, mais aussi en direction de Paris ou des Yvelines.

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

Oui Non Si oui, décrivez lesquelles :

14 projets ont été identifiés comme pouvant avoir des effets cumulés à court terme avec le projet du prolongement du RER E (EOLE) sur la section entre Rosa Parks et Nanterre : Il s'agit principalement d'infrastructures de transport (routier ou ferroviaire) et des opérations d'urbanisme et d'aménagement urbain (ZAC, parcs d'activités, grands équipements...).

Aucun de ces projets ne présentera d'effets directs cumulés avec l'implantation de la gare Porte Maillot durant la phase "travaux".

Les effets cumulés sont très positifs en phase exploitation car le prolongement du RER E améliorera la desserte de l'Ouest parisien et permettra également de favoriser l'intermodalité des transports. Les effets cumulés identifiés avec le projet de la gare Porte Maillot sont liés :

- au prolongement de la ligne de métro n°14 jusqu'à Paris - Saint-Lazare, point de départ de l'extension du RER E vers l'Ouest,
- au prolongement de la ligne n°3 du tramway dont le tracé passe à proximité de la gare Porte Maillot,
- au travaux de la nouvelle place de la Porte Maillot qui intégrera la future gare et ses émergence dans sa conception.

A noter que le projet de la gare RER E Porte Maillot a été repris afin d'intégrer le tracé retenu pour la ligne 3 du tramway et les modifications envisagées pour le rétablissement de l'Axe Majeur de la ville de Paris. Cette modification sera présentée dans le PC modificatif en lien avec la présente demande d'examen au cas par cas.

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

Oui Non Si oui, décrivez lesquels :

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

Les incidences résultant des nouveaux aménagements ainsi que les mesures prises par SNCF Réseau sont exposées dans l'annexe 7 au présent formulaire.

7. Auto-évaluation (facultatif)

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

Les impacts du projet reposent majoritairement sur la période travaux. Les mesures prises prévoient le rejet des eaux pompées en Seine après traitement, le suivi des tassements du sol et du bâti, la réduction du bruit et de l'émission de poussières... En phase de réduction des déchets à la source, la replantation des arbres abattus, le maintien de la continuité des circulations... En phase d'exploitation, le projet est de nature à améliorer le cadre de vie dans le secteur de la Porte Maillot (intermodalité, desserte, etc.). Étant implantée dans un site sensible du point de vue du patrimoine, la gare fera l'objet d'un traitement architectural et urbain, soumis à une consultation de la CDNPS et de l'ABF dans le cadre du PC modificatif et à accord du ministre des sites. Compte-tenu que le projet EOLE a fait l'objet d'une procédure Loi sur l'eau (autorisée 31/03/16), d'une actualisation de l'étude d'impact en 2016, de multiples consultations (ABF, Ville de Paris pour la gestion des circulations et les abattages d'arbres, gestionnaires de réseaux...), il apparaît que les enjeux sont pris en compte et les impacts maîtrisés. Une nouvelle actualisation d'étude d'impact n'apparaît pas nécessaire.

8. Annexes

8.1 Annexes obligatoires

Objet		
1	Document CERFA n°14734 intitulé « informations nominatives relatives au maître d'ouvrage ou pétitionnaire » - non publié ;	<input checked="" type="checkbox"/>
2	Un plan de situation au 1/25 000 ou, à défaut, à une échelle comprise entre 1/16 000 et 1/64 000 (il peut s'agir d'extraits cartographiques du document d'urbanisme s'il existe) ;	<input checked="" type="checkbox"/>
3	Au minimum, 2 photographies datées de la zone d'implantation, avec une localisation cartographique des prises de vue, l'une devant permettre de situer le projet dans l'environnement proche et l'autre de le situer dans le paysage lointain ;	<input checked="" type="checkbox"/>
4	Un plan du projet <u>ou</u> , pour les travaux, ouvrages ou aménagements visés aux catégories 5° a), 6° a), b) et c), 7° a), b), 9° a), b), c), d), 10°, 11° a), b), 12°, 13°, 22°, 32, 38° ; 43° a) et b) de l'annexe à l'article R. 122-2 du code de l'environnement un projet de tracé ou une enveloppe de tracé ;	<input checked="" type="checkbox"/>
5	Sauf pour les travaux, ouvrages ou aménagements visés aux 5° a), 6° a), b) et c), 7° a), b), 9° a), b), c), d), 10°, 11° a), b), 12°, 13°, 22°, 32, 38° ; 43° a) et b) de l'annexe à l'article R. 122-2 du code de l'environnement : plan des abords du projet (100 mètres au minimum) pouvant prendre la forme de photos aériennes datées et complétées si nécessaire selon les évolutions récentes, à une échelle comprise entre 1/2 000 et 1/5 000. Ce plan devra préciser l'affectation des constructions et terrains avoisinants ainsi que les canaux, plans d'eau et cours d'eau ;	<input checked="" type="checkbox"/>
6	Si le projet est situé dans un site Natura 2000, un plan de situation détaillé du projet par rapport à ce site. Dans les autres cas, une carte permettant de localiser le projet par rapport aux sites Natura 2000 sur lesquels le projet est susceptible d'avoir des effets.	<input checked="" type="checkbox"/>

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

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

Objet
Annexe 8 : Carte de sites inscrits et classés
Annexe 9 : Carte des périmètres de protection de monument historique

9. Engagement et signature

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



Fait à Paris

le, 29/03/2018

Signature

 **Ecole - Direction de Projet**
22-28 rue Joubert
75009 PARIS
www.rer-ecole.fr



Javier Gru 2

Création de la gare souterraine Porte Maillot à Paris (16e et 17e arrondissements) et aménagements annexes dans le cadre du prolongement du RER E vers l'Ouest (EOLE)

Annexes obligatoires et optionnelles à la demande d'examen cas par cas (Code de l'environnement)

DATE : 22/02/2018

Fiche d'identification

Titre	Annexes obligatoires et optionnelles à la demande d'examen cas par cas d'aménagement du triangle ferroviaire de Mantes
Émetteur	SYSTRA
Historique des modifications et date	Version 01 du 22/02/2018

Annexe 2 : Plan de situation

Annexe 3 : Reportage photographique (9 pages)

Annexe 4 : Plans, vues en coupe et en 3D du projet (4 pages)

Annexe 5 : Plan des abords du projet

Annexe 6 : Carte de localisation des sites Natura 2000 par rapport au projet

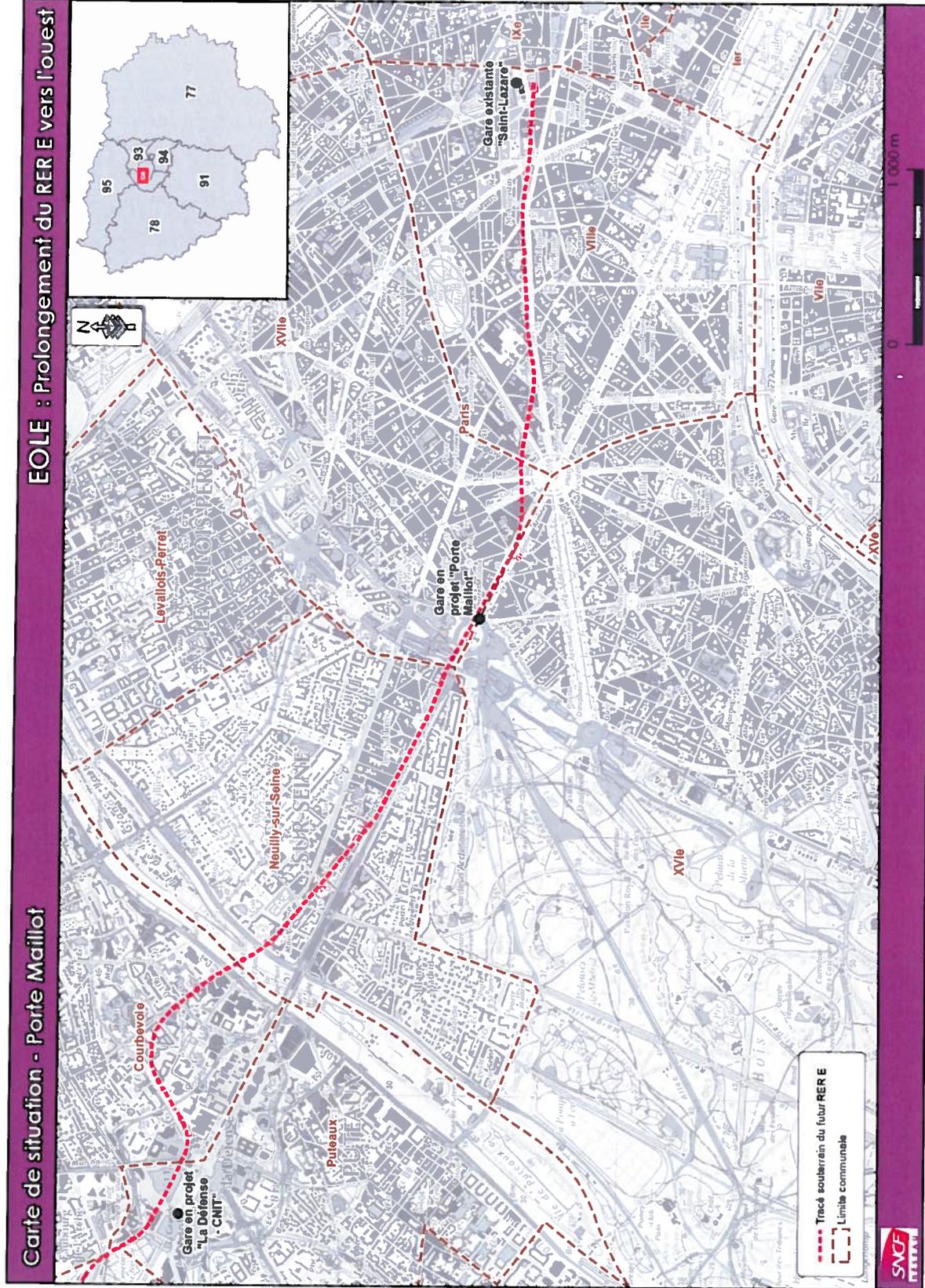
Annexe 7 : Principaux impacts et principales mesures retenues par le maître d'ouvrage

Annexe 8 : Carte de site classé ou inscrit

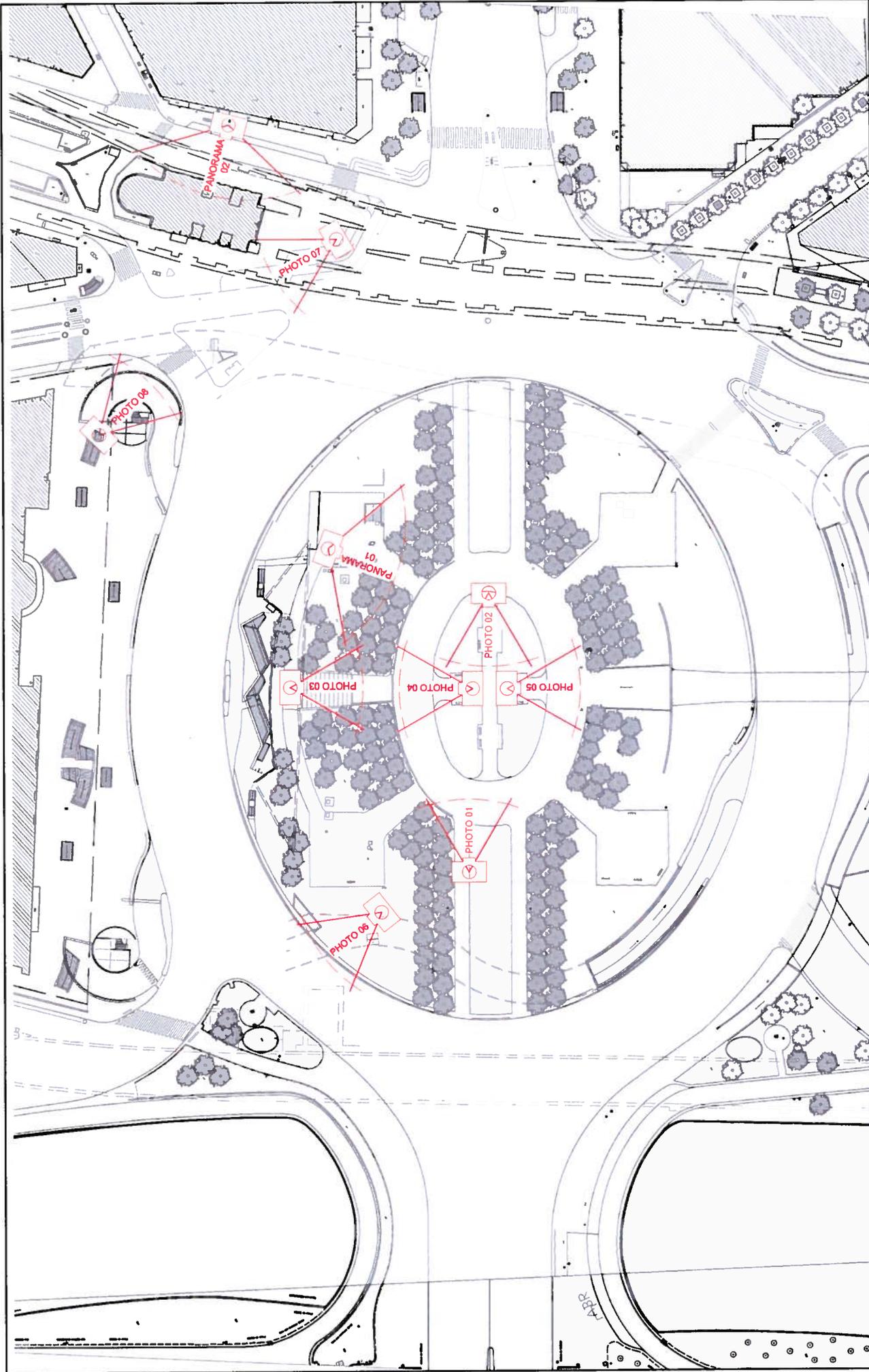
Annexe 9 : Carte des périmètres de protection de monument historique

Nota : L'annexe 1 « informations nominatives relatives au maître d'ouvrage est présenté dans un document séparé »

Annexe 2 : Plan de situation



Annexe 3 : Reportage photographique (9 pages)



				Mairie d'Évry-les-Infrastructures ébroulaises ÉBRVILLE		Date 30/04/2015		Degré du Permis de Conception Modifications		Maître d'ouvrage SNCV Membre Vainqueur de l'appel d'offres Maître d'œuvre PMPH EBM - NESTED		Agence Distributrice Établi (R) 1 / 10		PC 7.1 PC 7		PC 7 PLAN DE REPERAGE PHOTOS - VOIRIE		Gare Porte Maillot PC 7	
	Prolongement du RER E à l'Ouest Tronçon Saint-Lazare - Nanterre la Folie	Index C	Date 30/04/2015	Degré du Permis de Conception Modifications	Maître d'ouvrage SNCV Membre Vainqueur de l'appel d'offres Maître d'œuvre PMPH EBM - NESTED	Agence Distributrice Établi (R) 1 / 10	PC 7.1 PC 7	PC 7 PLAN DE REPERAGE PHOTOS - VOIRIE	Gare Porte Maillot PC 7	PC 7 PLAN DE REPERAGE PHOTOS - VOIRIE	PC 7 PLAN DE REPERAGE PHOTOS - VOIRIE	PC 7 PLAN DE REPERAGE PHOTOS - VOIRIE	PC 7 PLAN DE REPERAGE PHOTOS - VOIRIE	PC 7 PLAN DE REPERAGE PHOTOS - VOIRIE	PC 7 PLAN DE REPERAGE PHOTOS - VOIRIE	PC 7 PLAN DE REPERAGE PHOTOS - VOIRIE	PC 7 PLAN DE REPERAGE PHOTOS - VOIRIE	PC 7 PLAN DE REPERAGE PHOTOS - VOIRIE	PC 7 PLAN DE REPERAGE PHOTOS - VOIRIE

PHOTO 05



PANORAMA 01



PHOTO 06



ISSUE DE SECOURS METRO LIGNE 1
 AVENUE DE LA GRANDE ARMEE

PASSAGE VERS SQUARE REINE PARODI
 AVENUE DE NEUILLY

LOCAL ESPACES VERTS
 VILLE DE PARIS SOUS LE
 TALLUS

PALAIS DES CONGRES

MAITRISE D'OUVRAGE
SNCF
 RESEAU

Maitrise d'œuvre des infrastructures souterraines
setec egis
 ENTREPRISES AFFILIEES

C	30/04/2015	Dépot du Permis de Construire	Arbitrage
Indice	Date	Adresse	Arbitrage

PK 4+078 à 5+440	PK 4+078 à 5+440
Empl. Antérieur	Empl. Antérieur
Agence Distributrice	Agence Distributrice
Extrude (s)	Extrude (s)
Nom projet	PC 73

GARE PORTE MAILLOT PC 7		PHOTOS ENVIRONNEMENT PROCHE	
402	EPC	INF	PRO
MAI	ARC	05114	006
C			

PHOTO 07

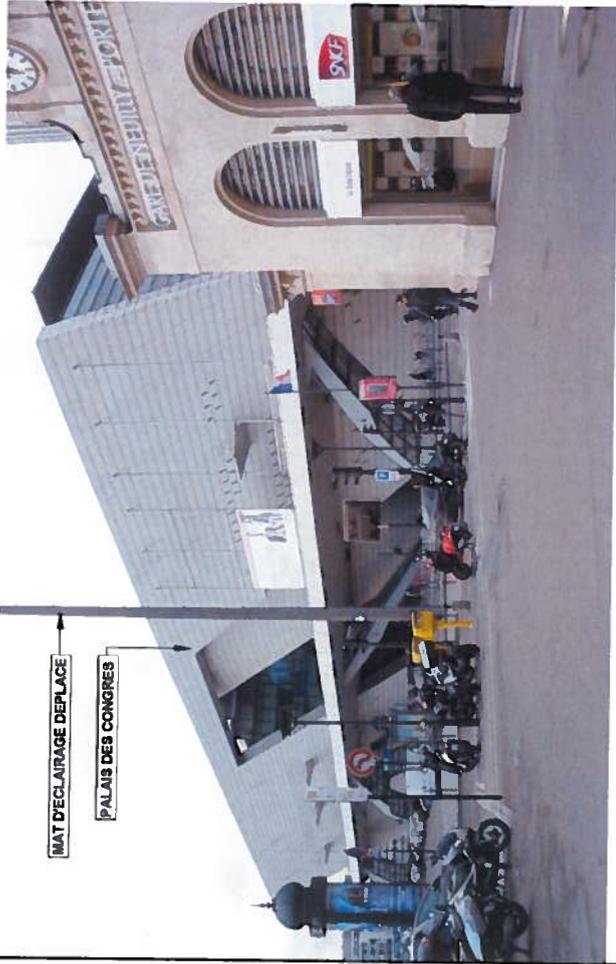


PHOTO 08

BY GARE RER C
NEUILLY PORTE MAILLOT

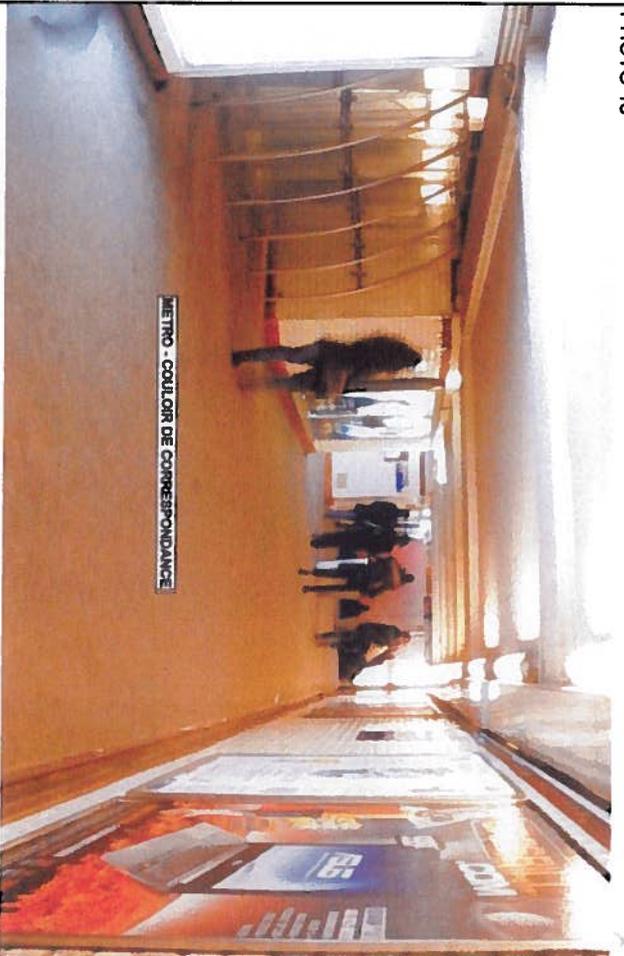


PANORAMA 02



MAITRISE D'OUVRAGE 		setec egis <small>SAISON DU BUIRILLEUX</small> <small>CONSTRUCTION INFRASTRUCTURES</small>		Maitrise d'Œuvre des Infrastructures souterraines Tronçon Saint-Lazare - Nanterre la Folle	
C	30/04/2015	Dépot du Permis de Construire	Maitrise d'ouvrage		
Indice	Date	Modification	Maitrise d'ouvrage		
SNCF Réseau Agence Centrale Evry (A) N° de projet : PC 74		SNCF Réseau Xavier GRUZE, Directeur du projet EOLE - NEATEO Maître d'ouvrage		PC 5470 à 5480 Evry (A) - Evry Agence Centrale	
GARE PORTE MAILLOT PC 7		PHOTOS ENVIRONNEMENT PROCHIE		PRO MAI ARC 05114 006 C	
402	EPC INF	PRO	MAI	ARC	05114 006 C

PHOTO 13



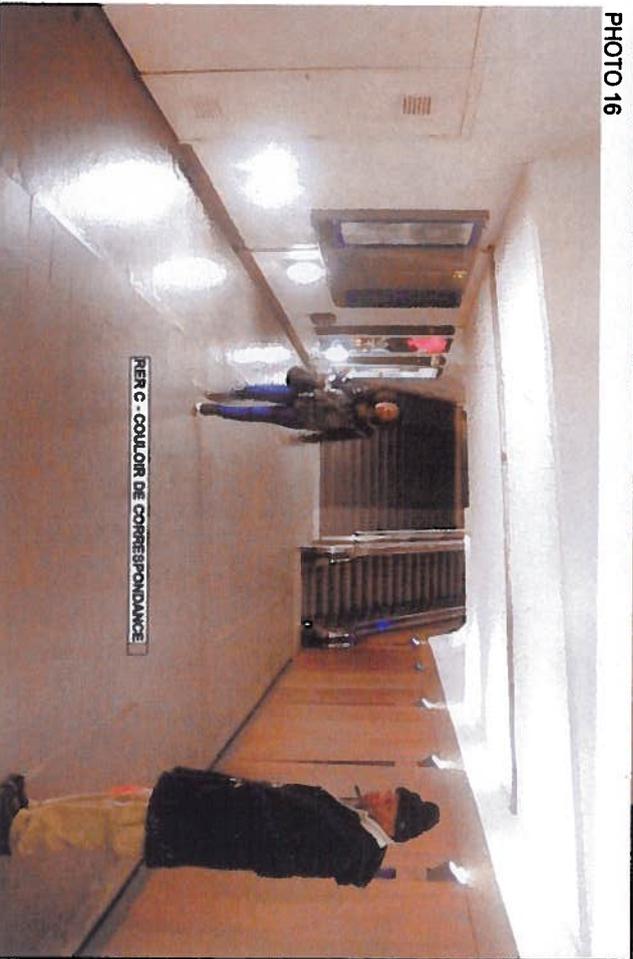
METRO - COULOIR DE CORRESPONDANCE

PHOTO 14



COULOIR DE CORRESPONDANCE ENTRE METRO - RER C - PALAIS DES CONGRES

PHOTO 16



RER C - COULOIR DE CORRESPONDANCE

PHOTO 15



SORTIE/ACCES SOUVENIR ST CYR

CORRESPONDANCE RER C

COULOIR DE CORRESPONDANCE ENTRE METRO - RER C - PALAIS DES CONGRES

MAITRISE D'OUVRAGE



Maitrise d'œuvre des infrastructures souterraines
setec
egis
DITHILLIOT

Prolongement du RER E à l'Ouest
Tronçon Saint-Lazare - Nanterre la Forêt

Indice	C	30042015	Départ au Permis de Construire	Maîtrise d'œuvre	Groupement D'entre-prise - DITHILLIOT - Architecte	Maîtrise d'œuvre	PROJ. MAINT. Service: Service de Proj. ETUDE - TEXTEO	Maîtrise d'ouvrage	INR 5-070 à 5-040	Coord. favorable	Agence Contractuelle	PC 77	402	EPC	INF	PRO	MAI	ARC	05114	008	C
											GARE PORTE MAILLOT PC 7 PHOTOS ENVIRONNEMENT PROCHE										

PHOTO 17

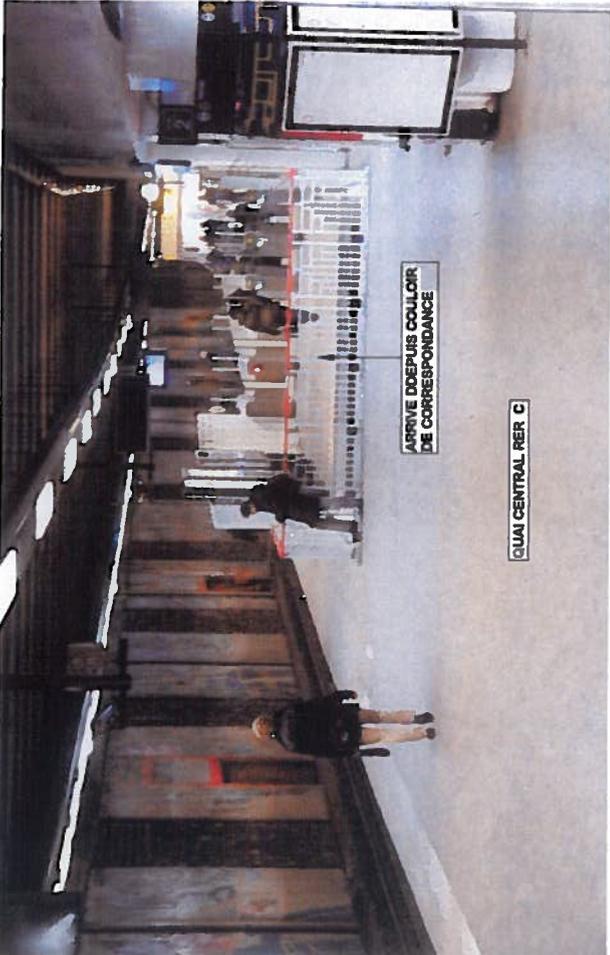


PHOTO 19

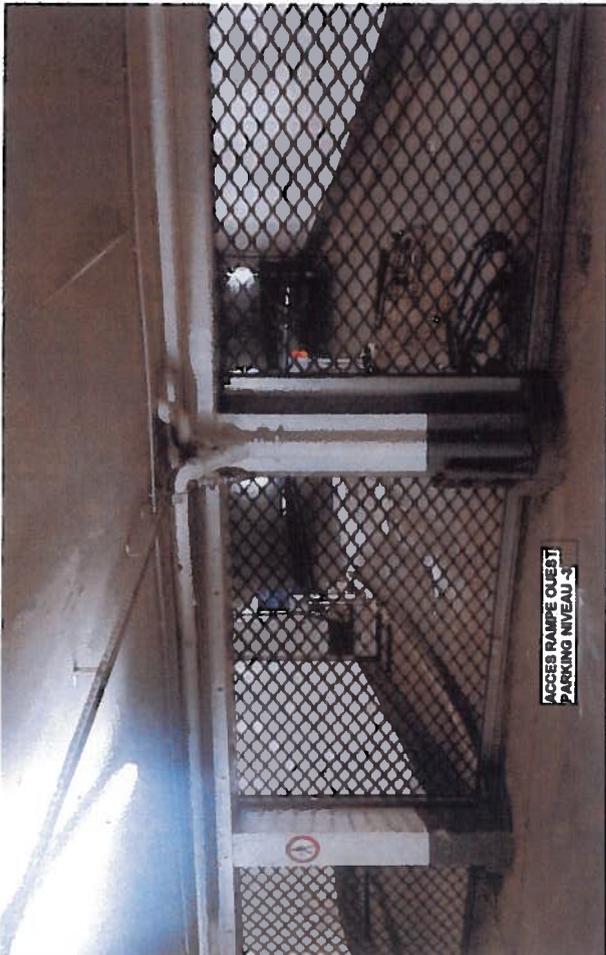


PHOTO 18

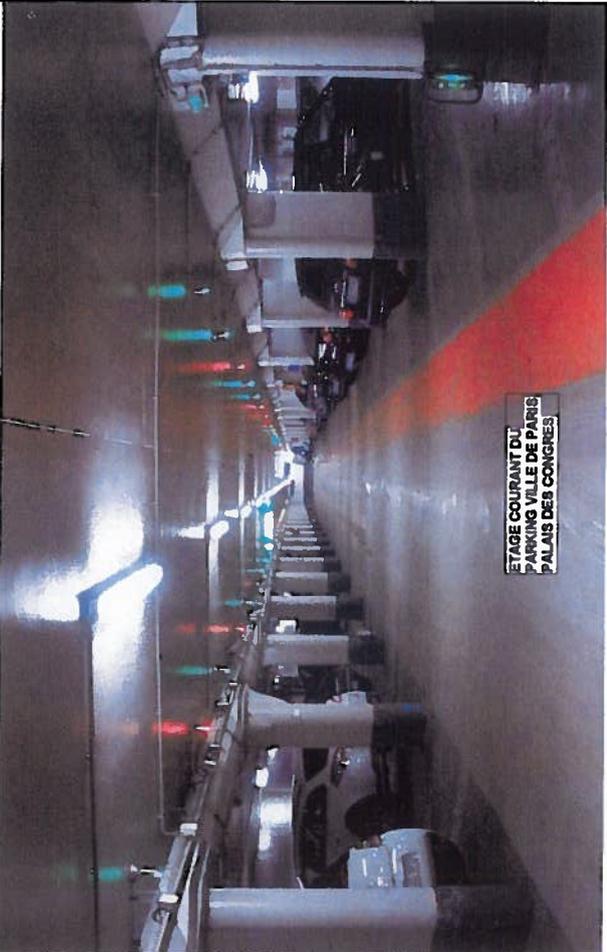
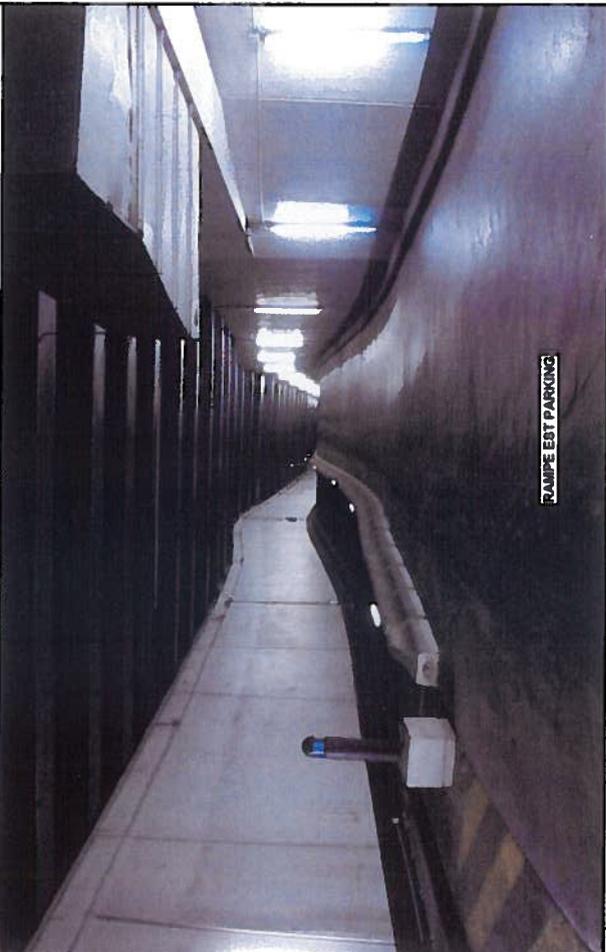
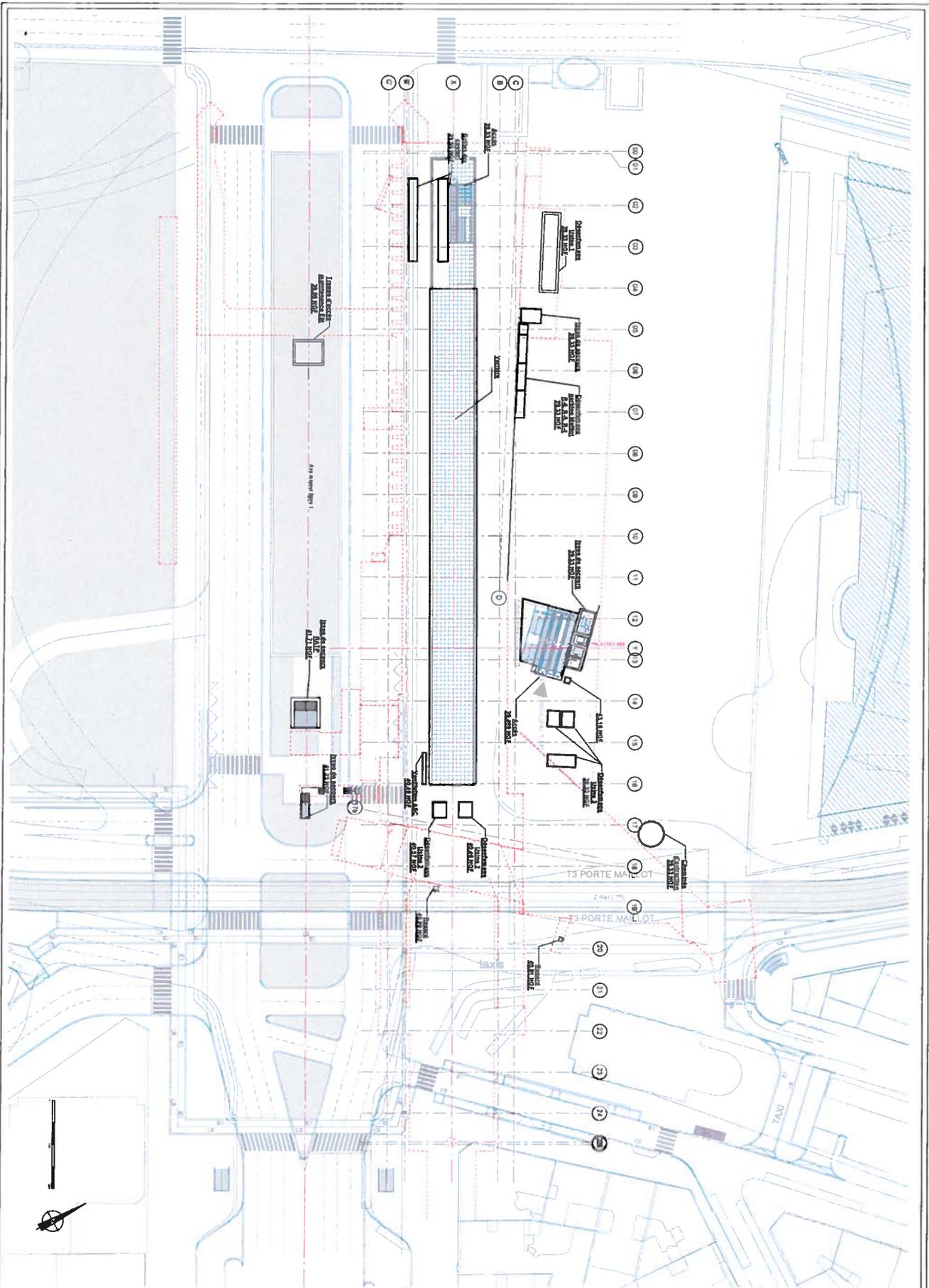


PHOTO 20



 MAITRISE D'OUVRAGE	 	Maître d'Œuvre des Infrastructures souterraines BUTILLIEU		Date 30/04/2015	Indice C	Degré du Permis de Construire Modifié	PK 10+00 à 10+40 Canal Feuilleter Agence Océanide Échelle (0) Nour pinget	GARE PORTE MAUROT PG 7	
		Commanditaire - Étude Direction - Area M&M BUTILLIEU - Architecte Maître d'œuvre						SNCF Réseau Nour GUYA - Responsable de Projet EGLE - NESTED Maître d'ouvrage	



LEGENDE GENIE CIVIL

- 1. Réseaux d'égouts
- 2. Réseaux d'eau froide
- 3. Réseaux d'eau chaude
- 4. Réseaux de gaz
- 5. Réseaux de vapeur
- 6. Réseaux de ventilation
- 7. Réseaux de climatisation
- 8. Réseaux de chauffage
- 9. Réseaux de refroidissement
- 10. Réseaux de refroidissement par eau
- 11. Réseaux de refroidissement par air
- 12. Réseaux de refroidissement par sol
- 13. Réseaux de refroidissement par puits
- 14. Réseaux de refroidissement par tour
- 15. Réseaux de refroidissement par évaporation
- 16. Réseaux de refroidissement par absorption
- 17. Réseaux de refroidissement par adsorption
- 18. Réseaux de refroidissement par membrane
- 19. Réseaux de refroidissement par nanotechnologie
- 20. Réseaux de refroidissement par matériaux à changement de phase
- 21. Réseaux de refroidissement par matériaux à mémoire de forme
- 22. Réseaux de refroidissement par matériaux à effet Peltier
- 23. Réseaux de refroidissement par matériaux à effet Seebeck
- 24. Réseaux de refroidissement par matériaux à effet Thomson
- 25. Réseaux de refroidissement par matériaux à effet Hall
- 26. Réseaux de refroidissement par matériaux à effet Nernst-Ettingshausen
- 27. Réseaux de refroidissement par matériaux à effet Anomalous Nernst
- 28. Réseaux de refroidissement par matériaux à effet Righi-Leduc
- 29. Réseaux de refroidissement par matériaux à effet Ettingshausen
- 30. Réseaux de refroidissement par matériaux à effet Nernst

1. Réseaux d'égouts
 2. Réseaux d'eau froide
 3. Réseaux d'eau chaude
 4. Réseaux de gaz
 5. Réseaux de vapeur
 6. Réseaux de ventilation
 7. Réseaux de climatisation
 8. Réseaux de chauffage
 9. Réseaux de refroidissement
 10. Réseaux de refroidissement par eau
 11. Réseaux de refroidissement par air
 12. Réseaux de refroidissement par sol
 13. Réseaux de refroidissement par puits
 14. Réseaux de refroidissement par tour
 15. Réseaux de refroidissement par évaporation
 16. Réseaux de refroidissement par absorption
 17. Réseaux de refroidissement par adsorption
 18. Réseaux de refroidissement par membrane
 19. Réseaux de refroidissement par nanotechnologie
 20. Réseaux de refroidissement par matériaux à changement de phase
 21. Réseaux de refroidissement par matériaux à mémoire de forme
 22. Réseaux de refroidissement par matériaux à effet Peltier
 23. Réseaux de refroidissement par matériaux à effet Seebeck
 24. Réseaux de refroidissement par matériaux à effet Thomson
 25. Réseaux de refroidissement par matériaux à effet Hall
 26. Réseaux de refroidissement par matériaux à effet Nernst-Ettingshausen
 27. Réseaux de refroidissement par matériaux à effet Anomalous Nernst
 28. Réseaux de refroidissement par matériaux à effet Righi-Leduc
 29. Réseaux de refroidissement par matériaux à effet Ettingshausen
 30. Réseaux de refroidissement par matériaux à effet Nernst

SNC

Travaux de Génie Civil

Projet : **Travaux de Génie Civil**

Client : **Travaux de Génie Civil**

Adresse : **Travaux de Génie Civil**

Date : **Travaux de Génie Civil**

Échelle : **Travaux de Génie Civil**

État : **Travaux de Génie Civil**

Autres : **Travaux de Génie Civil**

Eole

Travaux de Génie Civil

Client : **Travaux de Génie Civil**

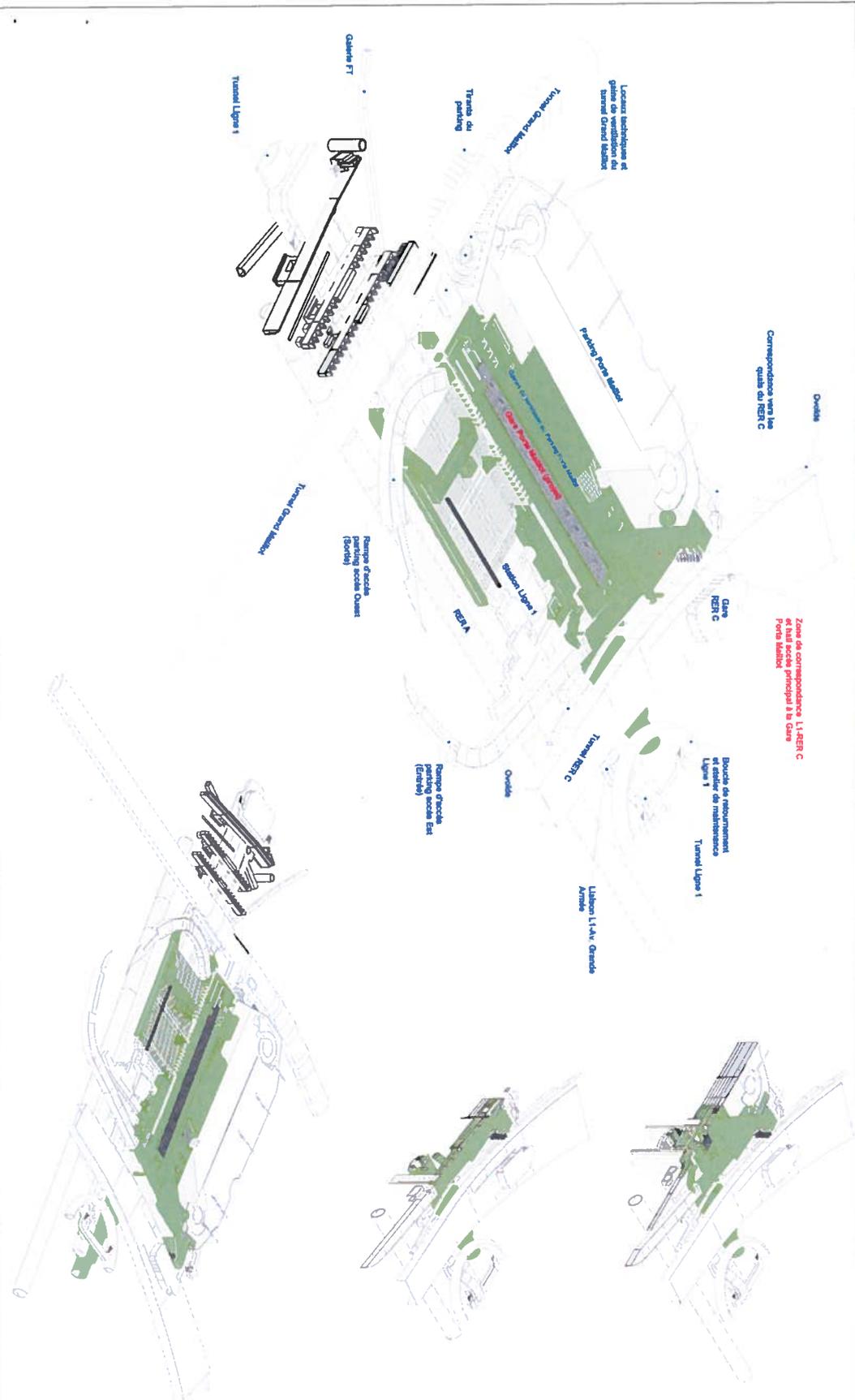
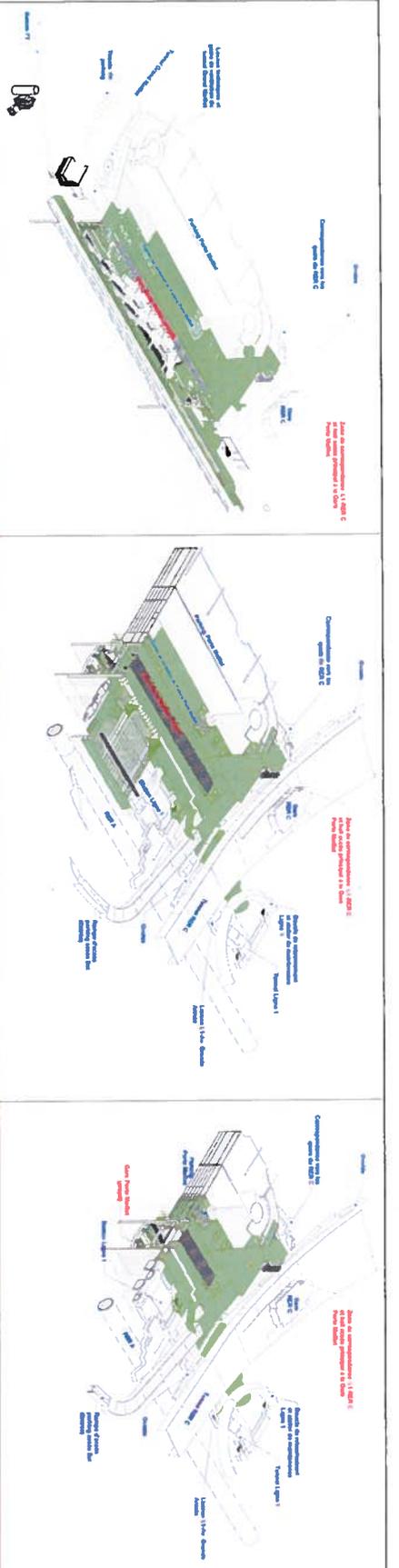
Adresse : **Travaux de Génie Civil**

Date : **Travaux de Génie Civil**

Échelle : **Travaux de Génie Civil**

État : **Travaux de Génie Civil**

Autres : **Travaux de Génie Civil**



SNCF

Eole

egis

dauthleuil

Travaux de construction - Histoire de Paris
GARE PORTE MAILLIOT
VOIES EN 3D DES EXISTANTS ET DU PROJET
ETAT PROJETE

AVANT PROJET

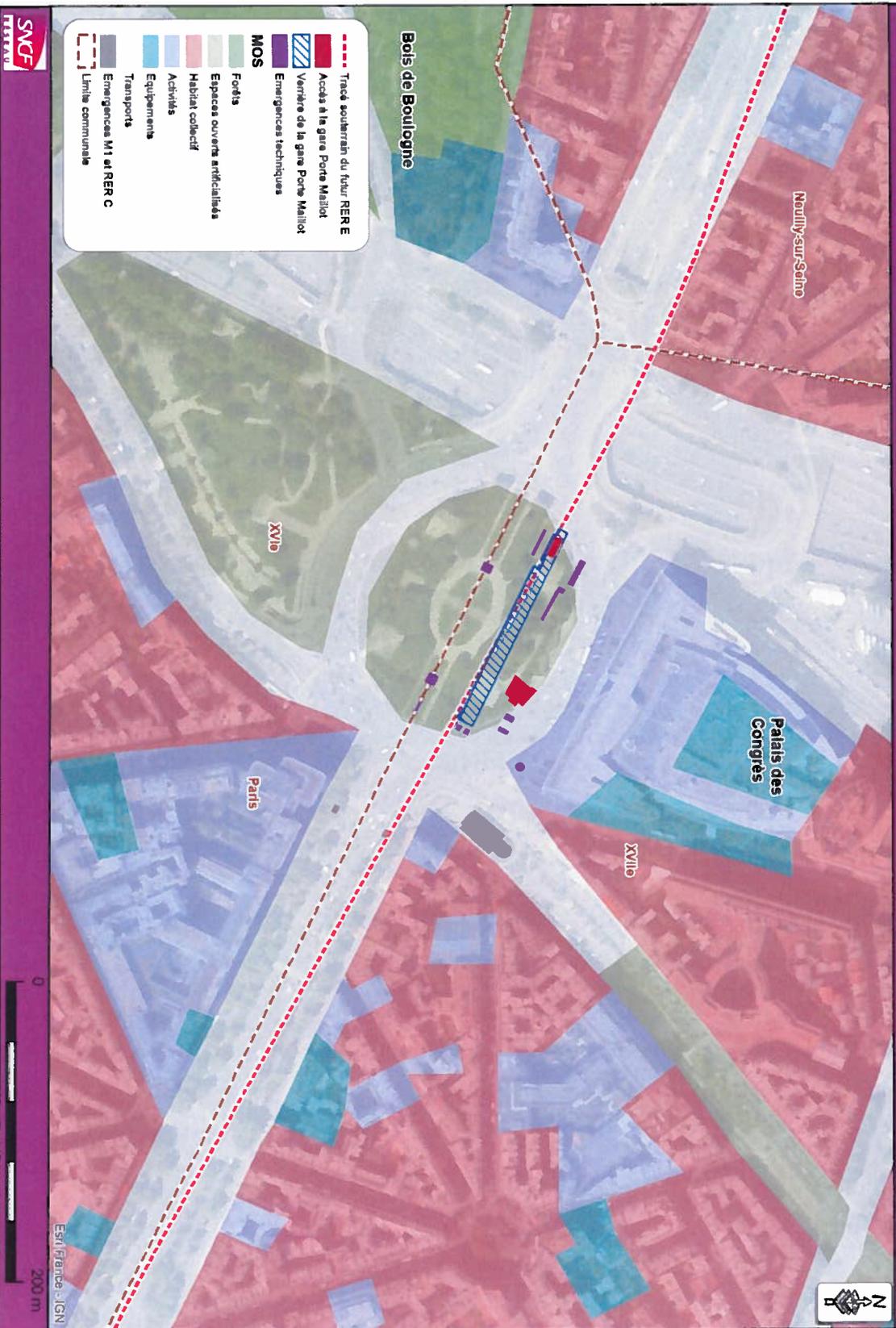
Projet	Etat	Date	Version
Gare Porte Maillot	Avant-projet	15/03/2017	01

Projet	Etat	Date	Version
Gare Porte Maillot	Avant-projet	15/03/2017	01

Annexe 5 : Plan des abords du projet

Plan des émergences - Porte Maillot

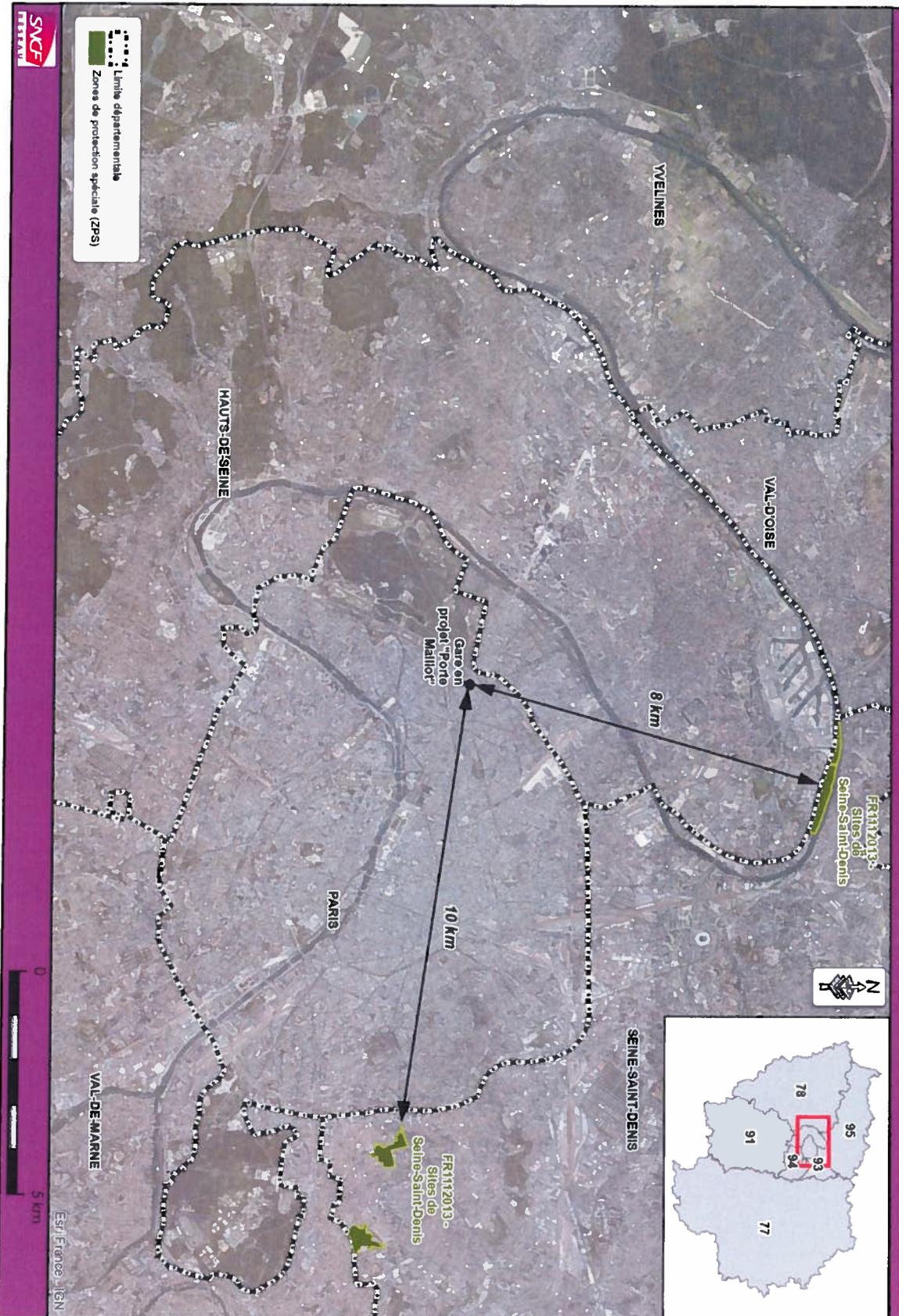
EOLE : Prolongement du RER E vers l'ouest



Annexe 6 : Carte de localisation des sites Natura 2000 par rapport au projet

Natura 2000 - Porte Maillot

EOLE : Prolongement du RER E vers l'ouest



Annexe 7 : Principaux impacts et principales mesures retenues par le maître d'ouvrage

Thématiques	Impacts en phase « travaux »	Mesures en phase « travaux »	Impacts en phase « exploitation »	Mesures en phase « Exploitation »
Eaux souterraines	<p>Aspect quantitatif :</p> <ul style="list-style-type: none"> + Pompages en nappe pendant 49 mois avec un débit maximal de 1100 m³/h les 4 premiers mois et 800 m³/h pendant 45 mois, soit 7 Mm³/an au maximum à partir d'avril 2018 <p>Aspect qualitatif :</p> <ul style="list-style-type: none"> + Risque de pollution accidentelle du sol et de la nappe pendant certaines phases travaux (opérations de forages, de pompages), en cas de déversement accidentel de produits polluants (huiles, carburant, effluents provenant des toilettes chimiques...), et lors de certaines opérations (lavages des engins, nettoyage des goulotte des touples béton...) 	<p>+ Dépôt d'un dossier Loi sur l'eau prenant en compte le projet de gare Porte Maillot et décrivant l'ensemble des mesures prises par la maîtrise d'ouvrage. Ce dossier a été autorisé par arrêté interpréfectoral du 31/03/2016</p> <p>Aspect quantitatif :</p> <ul style="list-style-type: none"> + Suivi de la nappe en continu par un réseau piézométrique + Contrôle des débits pompés et reporting mensuel auprès de la Police de l'eau <p>Aspect qualitatif :</p> <ul style="list-style-type: none"> + Récupération des eaux de ruissellement du chantier par la mise en œuvre d'un réseau d'assainissement provisoire + Aucun rejet direct dans le milieu naturel, notamment des eaux de lavage du matériel (outils, véhicules, etc.) + Collecte et traitement des eaux usées avant rejet dans le réseau d'assainissement du gestionnaire + Collecte et traitement des effluents des sanitaires par un prestataire de service + Stockage des produits polluants sur rétention (avec capacité de rétention suffisante) et à l'abri des intempéries 	<p>Aspect quantitatif :</p> <ul style="list-style-type: none"> + Effet barrage très localisé de la gare souterraine vis-à-vis de l'écoulement des eaux (la modélisation réalisée montre une variation maximale du niveau de la nappe de 15 cm) et négligeable au regard des variations saisonnières de la nappe (de 30 à 50 cm) + Possibles infiltrations au travers des parois de la gare <p>Aspect qualitatif :</p> <ul style="list-style-type: none"> + Pas d'impact sur les eaux souterraines 	<p>+ Dépôt d'un dossier Loi sur l'eau prenant en compte le projet de gare Porte Maillot et décrivant l'ensemble des mesures prises par la maîtrise d'ouvrage. Ce dossier a été autorisé par arrêté interpréfectoral du 31/03/2016</p> <p>Aspect quantitatif :</p> <ul style="list-style-type: none"> + Pas de mesure particulière vis-à-vis de l'effet barrage au vu de la faible incidence <p>Aspect qualitatif :</p> <ul style="list-style-type: none"> + Collecte des eaux d'infiltration et rejet par des pompes de relevage dans le réseau d'assainissement <p>Aspect qualitatif :</p> <ul style="list-style-type: none"> + Pas de mesure particulière

Thématiques	Impacts en phase « travaux »	Mesures en phase « travaux »	Impacts en phase « exploitation »	Mesures en phase « Exploitation »
Eaux superficielles	<p>Aspect quantitatif :</p> <ul style="list-style-type: none"> + Rejet d'eaux d'exhaure (issues du rabattement de nappe) en Seine <p>Aspect qualitatif :</p> <ul style="list-style-type: none"> + Risque de pollution accidentelle des eaux superficielles lors du rejet d'eaux d'exhaure 	<p>+ Stockage de carburant dans une cuve double paroi</p> <ul style="list-style-type: none"> + Présence de kits anti-pollution permettant de contenir une pollution accidentelle <p>+ Dépôt d'un dossier Loi sur l'eau prenant en compte le projet de gare Porte Maillot et décrivant l'ensemble des mesures prises par la maîtrise d'ouvrage autorisée par arrêté inter préfectoral du 31/03/2016</p> <p>Aspect quantitatif :</p> <ul style="list-style-type: none"> + Suivi du débit rejeté en Seine (au maximum 26 400 m³/jour) + Etablissement d'une convention avec la SAP + Pose d'un compteur volumétrique <p>Aspect qualitatif :</p> <ul style="list-style-type: none"> + Respect des valeurs seuils définies au paragraphe 10.2.2 de l'arrêté inter-préfectoral Loi sur l'eau du 31/03/2016 + Mise en place d'une station de traitement des eaux d'exhaure avec décanteurs lamellaires + Réalisation d'analyses de qualité des eaux en sortie de bac de décantation suivant une fréquence mensuelle et reporting auprès de la Police de l'eau + Mise en place d'un by-pass avec rejet dans le réseau de la SAP en cas d'analyse qualité non conforme – établissement d'une convention pour le rejet établi avec la SAP 	<ul style="list-style-type: none"> + Imperméabilisation de l'emprise de la gare 	<ul style="list-style-type: none"> + Mise en place d'un système de récupération des eaux pluviales gravitaire et à l'aide de pompes de relevage

Thématiques	Impacts en phase « travaux »	Mesures en phase « travaux »	Impacts en phase « exploitation »	Mesures en phase « Exploitation »
Ressource en matériaux	<ul style="list-style-type: none"> + Excavation de terres pour la construction de la nouvelle gare estimée à environ 234 000 m³ + Présence de sols pollués – contamination par hydrocarbures 	<ul style="list-style-type: none"> + Evacuation des terres par la route et mise en stockage dans les sites de stockage adaptés + Réalisation de campagnes géotechniques permettant de caractériser la pollution du sol + Evacuation des terres polluées en centre de stockage de déchets dangereux 	<ul style="list-style-type: none"> + Pas d'impact sur la consommation de matériaux 	<ul style="list-style-type: none"> + Pas de mesure particulière
Milieu naturel	<ul style="list-style-type: none"> + Site urbain fortement anthropisé à faible enjeu écologique – pas d'impact sur les milieux naturels protégés ou d'intérêt aux alentours + Abattage de 166 arbres (principalement des tilleuls) sur le secteur de la future gare Porte Maillot – réduction du caractère boisé de la zone de la gare Porte Maillot et perturbation de l'avifaune 	<ul style="list-style-type: none"> + Dépôt d'un dossier de demande d'abattage d'arbres le 15/07/2014 auprès du service DEVE de la Ville de Paris + Réalisation des interventions d'élagage et d'abattage d'arbres en dehors des périodes de nidification (généralement du début mars à la fin juillet) + Replantation de 166 arbres dont les modalités seront redéfinies en concertation avec la ville de Paris suite à l'évolution de projet de l'Axe Majeur + Pas de mesure particulière 	<ul style="list-style-type: none"> + Pas d'impact sur les milieux naturels ou d'intérêt écologique 	<ul style="list-style-type: none"> + Pas de mesure particulière
Risques technologiques	<ul style="list-style-type: none"> + Pas de risque technologique particulier identifié en phase chantier 	<ul style="list-style-type: none"> + Dimensionnement adapté du système de rabattement de la nappe par pompage 	<ul style="list-style-type: none"> + Pas de risque technologique particulier identifié en phase exploitation 	<ul style="list-style-type: none"> + Pas de mesure particulière
Risques naturels	<ul style="list-style-type: none"> + Risque inondation par remontée de nappe + Risque de dissolution de gypse et de création de fontis lors des opérations de pompage 	<ul style="list-style-type: none"> + Mise en place un dispositif de suivi des zones à risque de dissolution de gypse qui repose sur des mesures préventives de surveillance par auscultation et de surveillance chimique 	<ul style="list-style-type: none"> + Risque mouvement de terrain lié à la proximité (env. 	

Thématiques	Impacts en phase « travaux »	Mesures en phase « travaux »	Impacts en phase « exploitation »	Mesures en phase « Exploitation »
	70 m) des travaux engendrant des vibrations avec des zones d'anciennes carrières + Phénomène de tassement du sol induit par les rabattements de nappes	+ Mise en place progressive des rabattements de nappe pour limiter le risque d'instabilité des sols + Injections de sol et techniques de jet grouting préalablement aux opérations de pompage + Surveillance du tassement du sol par la mise en place de suivi topographique sur le bâti, au sol et par interférométrie radar + Sensibilisation du personnel de chantier par le responsable QSE de l'entreprise + Contrôle de chantier par un CSPS + Mise en place d'un système de traitement des eaux d'exhaures avant rejet au réseau du SAP durant la phase d'essai de pompage et traitement complémentaire en phase de pompage le cas échéant	+ Pas de risque sanitaire	+ Pas de mesure particulière
Risques sanitaires	+ Risque pour la santé du personnel de chantier en cas de manipulation de terres polluées ou de produits dangereux + Risque lié au dégagement de sulfures lors des phases de pompage	+ Respect des prescriptions du Règlement de la voirie de Paris + Etablissement d'un plan de circulation + Maintien d'au moins 3 files de circulation autour de la place de la Porte Maillot pour les circulations automobiles + Déviation de la piste cyclable et maintien de la circulation sur une piste dédiée pendant toute la durée du chantier pour la circulation des cycles + Maintien de la circulation des piétons (y compris des PMR) autour de la place avec mise en place d'une signalisation appropriée.	+ Doublement de la fréquentation actuelle de l'ordre de 30 000 personnes à l'heure de pointe du matin	+ Prise en compte des flux voyageurs dans les études de conception
Déplacements et trafics	+ Circulation des engins de chantier : approvisionnement et évacuation de matériaux	+ Etablissement d'un dossier bruit de chantier identifiant les phases de travaux sensibles et définissant les niveaux de	+ Augmentation de la fréquentation humaine liée à la création de la nouvelle gare dans un quartier bruyant	+ Pas de mesure particulière
Bruit	+ Emission de nuisances sonores durant le chantier liées au déplacement des véhicules, à certaines opérations (mise en			

Thématiques	Impacts en phase « travaux »	Mesures en phase « travaux »	Impacts en phase « exploitation »	Mesures en phase « Exploitation »
	place des fondations...), au fonctionnement des équipements fixes, au personnel de chantier	bruit à respecter, les horaires de travail, etc. + Capotage des engins + Utilisation de talkies walkies par le personnel de chantier + Utilisation d'avertisseur de recul type cri du lynx + Mesures régulières de bruit pendant les travaux et inopinées sur plaintes de riverains + Flyer de communication pour prévenir les riverains des phases bruyantes	+ Pas d'émission de bruit liée aux circulations ferroviaire, la gare étant souterraine	
Nuisances olfactives	+ Possible nuisances olfactives durant le chantier notamment lors des phases de forage (dégagement de sulfures)	+ Mise en place d'un traitement chimique adapté lors des phases de développement de forage	+ Pas de nuisance particulière	+ Pas de mesure particulière
Vibrations	+ Risque de vibrations pendant certaines phases travaux (liées aux opérations de démolition, à la circulation d'engins de chantier...) pouvant provoquer des réactions de gêne pour les personnes et des dommages matériels aux habitations environnantes	+ Réalisation d'un état des lieux avant travaux + Suivi des fissures sur le bâti	+ Emission de vibrations liées au trafic ferroviaire	+ Mise en place de traverses spécifiques, appelées « Longs Rails Soudés » (LRS) + Pose d'une voie spéciale contenant des matériaux anti-vibration sous les traverses
Emissions lumineuses	+ Eclairage extérieur des zones de travaux	+ Choix d'implantation des dispositifs lumineux limités aux zones d'intervention et de leur orientation pour limiter la pollution lumineuse	+ Peu d'impact car le site Porte Maillot est localisé dans un contexte urbain présentant déjà un éclairage lié aux voiries et la gare est réalisée en souterrain	+ Pas de mesure particulière
Rejets dans l'air	+ Emission des gaz d'échappement des engins de chantier	+ Respect des normes des engins de chantier	+ Impact positif du projet du fait du report modal de la route vers le fer	+ Pas de mesure particulière

Thématiques	Impacts en phase « travaux »	Mesures en phase « travaux »	Impacts en phase « exploitation »	Mesures en phase « Exploitation »
Rejets liquides et effluents	<ul style="list-style-type: none"> + Rejets d'eaux d'exhaure en Seine + Emission d'effluents pouvant être à l'origine d'une pollution accidentelle + Eaux pluviales ruisselant sur le chantier 	<ul style="list-style-type: none"> + cf. mesures décrites dans « eaux superficielles » + Présence sur le chantier de kits anti-pollution + Mise en place d'un assainissement de chantier pour collecter les eaux de ruissellement 	<ul style="list-style-type: none"> + Pas d'émission d'effluent provenant de la gare, seules les eaux usées liées à la présence du personnel de la gare sont à considérer 	<ul style="list-style-type: none"> + Collecte des eaux usées provenant de la gestion de la gare et rejet dans le réseau d'assainissement de la Ville
Déchets	<ul style="list-style-type: none"> + Emission de déchets de tout type dans le cadre du chantier (déchets de démolition type gravats, déblais, emballages, métaux, bois, plastique, cartons, ...) 	<ul style="list-style-type: none"> + Collecte et tri des déchets par les entreprises + Stockage des déchets sur des aires étanches + Evacuation vers les sites agréés + Traçabilité lors de l'évacuation des déchets (bordereaux de suivi, registre tenu par les entreprises) 	<ul style="list-style-type: none"> + Emission de déchets liés à l'activité de la gare 	<ul style="list-style-type: none"> + Evacuation des déchets par un prestataire agréé
Patrimoine historique et culturel, paysage	<ul style="list-style-type: none"> + Emprises travaux localisées en abords de deux monuments historiques (l'un classé, l'autre inscrit), dans un site inscrit et dans un site classé + Risque de dégradation de la qualité paysagère du site des installations de chantier et des emprises travaux 	<ul style="list-style-type: none"> + Respect des prescriptions de la CDNPS et de l'Architecte des Bâtiments de France demandé sur les installations de chantier + Maintenance de la propreté de chantier + Mise en place de palissades de chantier 	<ul style="list-style-type: none"> + Risque de dégradation de la perception du patrimoine architectural ou paysager autour de la place de la Porte Maillot du fait des émergences 	<ul style="list-style-type: none"> + Respect des prescriptions imposées par l'ABF, la CDNPS et le ministre des sites + Intégration architecturale de la gare Porte Maillot + Replantation d'arbres et engazonnement
Occupation des sols	<ul style="list-style-type: none"> + Besoin d'emprises pour les installations de chantier 	<ul style="list-style-type: none"> + Limitation des emprises au maximum autour du rond-point Porte Maillot + Ballisage des emprises chantier + Réalisation de procédures d'occupation temporaire 	<ul style="list-style-type: none"> + Peu d'impact sur l'occupation des sols, la gare étant essentiellement souterraine. Les émergences se concentreront autour de la Place de la Porte Maillot. 	<ul style="list-style-type: none"> + Arrêté de DUP obtenu le 31/01/2013 pour la création de la gare Porte Maillot

Annexe 8 : Carte de site classé ou inscrit

Ma sélection

Site classé ou inscrit -
Paris - 75

■ Classé

■ Inscrit

En date du : 2015-11-12

Propriétaire : DRIEE

Ile-de-France

Données de référence

Ortho-Imagerie

Propriétaire : IGN



Source : Ministère de la Culture et de la Communication, © 2010 - IGN Géoportail



Annexe 9 : Carte des périmètres de protection de monument historique

Ma sélection

Périmètre de protection
d'un monument historique
- Pans - 75

Abords MH

En date du : 2018-01-10

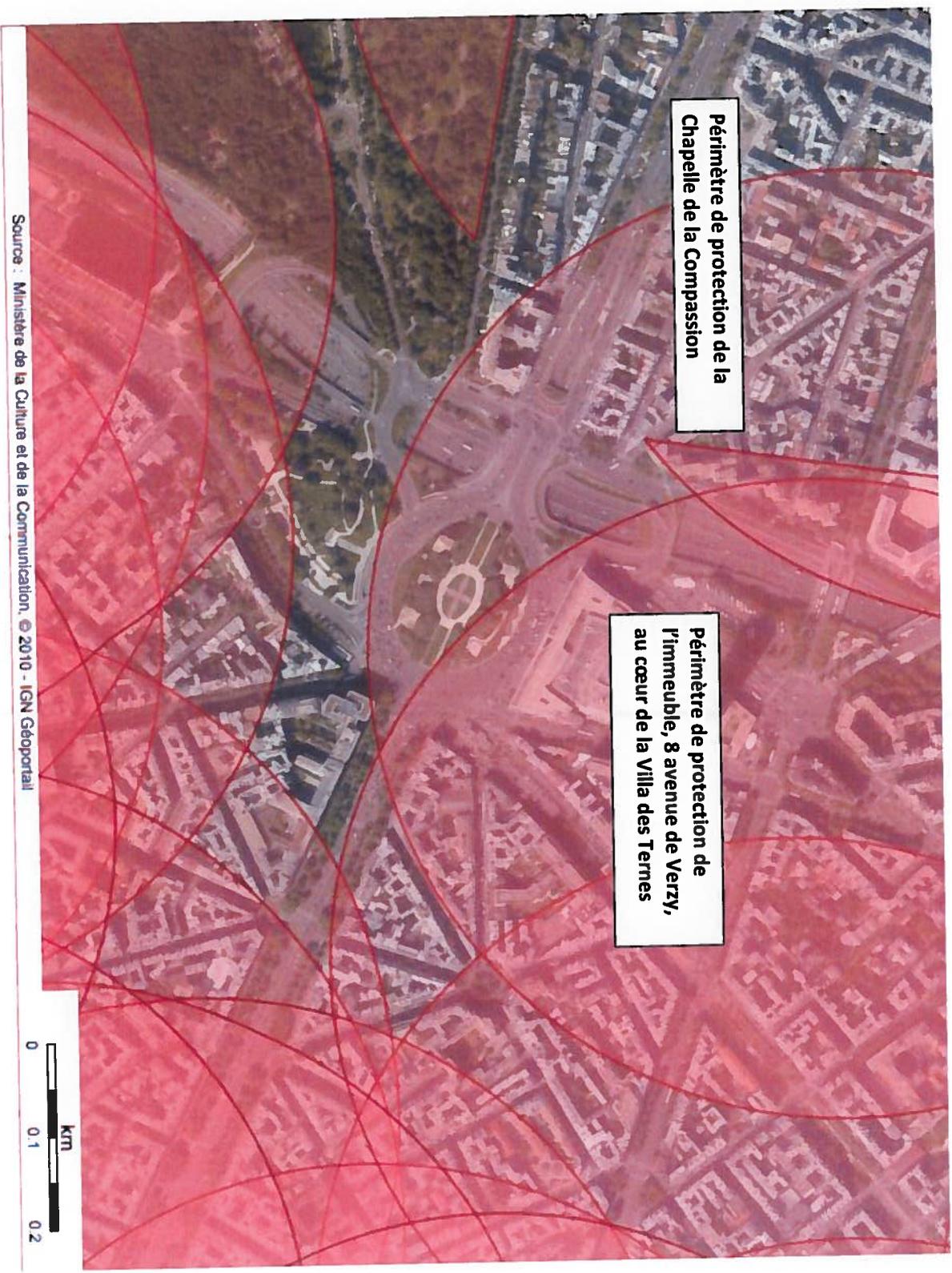
Propriétaire : DRAC

Ile-de-France

Données de référence

Ortho-imagerie

Propriétaire : IGN



EOLE - PROLONGEMENT DU RER E VERS L'OUEST

CREATION DE LA GARE PORTE MAILLOT

DEMANDE D'EXAMEN AU CAS PAR CAS

Réponses à la demande de compléments formulée par l'Autorité environnementale (Ae-CGEDD)



TABLEAU DE SUIVI DES MODIFICATIONS

Date	Modifications
21/03/2018	Version initiale du dossier

SOMMAIRE

1	INTRODUCTION	6
2	DEMANDE DE COMPLEMENTS	7
3	REPONSES FORMULEES PAR SNCF RESEAU A LA DEMANDE DE COMPLEMENTS DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE	9

1 Introduction

Le prolongement du RER E vers l'ouest d'Hausmann-Saint-Lazare à Mantes-la-Jolie (projet EOLE) a pour principal objectif d'accompagner le développement de l'ouest francilien et d'améliorer la liaison Paris – La Défense en soulageant le RER A. Il s'agit de réaménager la ligne existante entre Mantes-la-Jolie et La Défense et de percer un tunnel entre Hausmann - Saint-Lazare et La Défense. Le projet s'accompagnera de la création de 3 nouvelles gares (La Défense, Nanterre et Porte Maillot).

L'opération, objet de la présente note, concerne la création de la Gare Porte Maillot, qui s'inscrit plus largement dans le cadre du projet EOLE.

Suite aux évolutions de conception de la Gare Porte Maillot, SNCF Réseau souhaite déposer une demande de Permis de Construire modificatif qui intégrera l'étude d'impact du projet.

SNCF Réseau a donc soumis à l'Autorité environnementale une demande d'examen au cas par cas le 5 mars 2018, afin de déterminer s'il y'a lieu d'actualiser l'étude d'impact pour solliciter cette nouvelle autorisation d'urbanisme.

Une demande de compléments a été formulée par l'Autorité environnementale le 20 mars 2018.

La présente note a pour objet de répondre à la demande de compléments formulée par l'Autorité environnementale sur la procédure d'examen au cas par cas de la création de la gare Porte Maillot.

2 Demande de compléments



MINISTÈRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET SOLIDAIRE

Conseil général de l'Environnement
et du Développement durable

Paris, le 20 mars 2018

Autorité environnementale

Nos réf. : AE/18/380
Vos réf. :
Affaire suivie par : Charles Bourgeois
charles.bourgeois@developpement-durable.gouv.fr
Tél. : 01 40 81 36 35
Courriel : autoriteenvironnementale.cgedd@developpement-durable.gouv.fr

M. Xavier GRUZ
Directeur des projets EOLE - NExTEO
SNCF Réseau

Objet : Examen au « cas par cas » sur la nécessité de soumission à évaluation environnementale de la « Création de la gare souterraine Porte Maillot à Paris (16^e et 17^e arrondissements) et aménagements annexes dans le cadre du prolongement du RER E vers l'Ouest (EOLE) »

Monsieur,

Par envoi reçu à l'Autorité environnementale (Ae) le 5 mars 2018, vous avez adressé à l'Ae pour examen et décision au cas par cas un dossier relatif à la création de la gare souterraine Porte Maillot à Paris et à des aménagements annexes dans le cadre du prolongement du RER E vers l'Ouest (EOLE).

Afin que votre dossier puisse être considéré comme complet, je vous remercie de bien vouloir compléter votre demande sur les points suivants :

- Vous indiquez que, suite à une évolution des projets connexes urbains et du plan de transport, la gare Porte Maillot doit faire l'objet d'un permis de construire modificatif. Afin de permettre d'en évaluer les impacts, je vous remercie de bien vouloir me décrire en détail les modifications apportées au projet de gare, notamment vis-à-vis des éléments qui étaient présentés dans la dernière version de l'étude d'impact d'EOLE. Je vous remercie également de me fournir une description plus détaillée des raisons ayant conduit à envisager cette modification.
- Dans la partie 4.7 du formulaire, vous indiquez que les opérations présentées ne constituent pas une modification/extension d'une installation ou d'un ouvrage existant. Les autres éléments fournis indiquent au contraire qu'il s'agit d'une modification du projet EOLE, et laissent comprendre que la demande est effectuée dans le cadre du II de l'article R. 122-2 du code de l'environnement. Pouvez-vous me confirmer cela ?
- Le second avis de l'Ae rendu sur le projet EOLE¹ indiquait que « Le projet ne comporte pas de demande de permis de construire pour les gares de la Porte Maillot et de Nanterre-La Folie. SNCF Réseau a indiqué s'approprier à saisir l'Ae pour cette dernière. La procédure relative à celui de la Porte Maillot (notamment la saisine de l'Ae) doit être clarifiée dans le dossier d'enquête publique. » Je vous remercie de bien vouloir m'indiquer les éventuelles

1 Avis délibéré n°Ae 2015-21 adopté lors de la séance du 27 mai 2015

suites données à cette remarque, et notamment si une saisine de l'Ae a été effectuée avant le dépôt du permis de construire initial de la gare Porte Maillot.

Par ailleurs, la case « *je certifie sur l'honneur l'exactitude des renseignements ci-dessus* » de la partie 9. du formulaire n'est pas cochée. Je vous remercie de bien vouloir me fournir une nouvelle version du formulaire dans laquelle cette case est cochée.

La date de réception de ces différents éléments sera le point de départ du délai de 35 jours ouvert pour la décision de l'autorité environnementale.

Je vous prie de croire, Monsieur, à l'assurance de mes sentiments les meilleurs.

Le rapporteur



Charles Bourgeois



www.developpement-durable.gouv.fr

3 Réponses formulées par SNCF Réseau à la demande de compléments de l'Autorité environnementale

Remarque formulée par l'Autorité environnementale :

Vous indiquez que, suite à une évolution des projets connexes urbains et du plan de transport, la gare Porte Maillot doit faire l'objet d'un permis de construire modificatif. Afin de permettre d'en évaluer les impacts, je vous remercie de bien vouloir me décrire en détail les modifications apportées au projet de gare, notamment vis-à-vis des éléments qui étaient présentés dans la dernière version de l'étude d'impact d'EOLE. Je vous remercie également de me fournir une description plus détaillée des raisons ayant conduit à envisager cette modification.

Réponse de SNCF Réseau :

1. Raisons ayant conduit à envisager la modification du PC Gare Porte Maillot

Trois projets urbains, rentrant en interface avec le projet Gare Porte Maillot ont évolué ; cela impacte la Gare, ce qui nécessite la reprise de la conception définie initialement dans le Permis de Construire de la Gare Porte Maillot :

- **Le prolongement du tramway T3**

Suite au choix par la Ville de Paris plaçant le tracé du tramway T3 dans le boulevard Pereire, avec notamment une station sur l'emprise du Hall Pereire, il a été nécessaire de revoir la conception de la Gare Porte Maillot en repositionnant son accès principal dans l'emprise du parking Maillot.

L'accès principal de la gare EOLE a été prévu sur le parvis du Palais des Congrès et facilitera les flux des voyageurs avec le T3.

- **L'Axe majeur (Prolongement de l'avenue de la Grande Armée)**

Le projet Axe majeur implique une reprise complète de la Place Porte Maillot et de son rond-point afin de mettre en place un nouvel axe en ligne droite qui prolongera l'avenue de la Grande Armée.

Cette modification place donc la verrière de la Gare sur un parvis piéton. A ce titre, la Ville de Paris a demandé à SNCF de modifier l'aspect et la destination des éléments de la verrière.

- **L'extension du Palais des Congrès**

Une emprise devant le Palais des Congrès doit être dégagée pour accueillir un futur projet immobilier dont les contours précis restent à définir. Ce projet est actuellement en étude de faisabilité.

2. Modifications apportées au projet de Gare Porte Maillot

Les principales modifications apportées au projet de Gare Porte Maillot sont les suivantes :

- L'accès principal de la gare, l'émergence hall 1 - Parvis, est situé entre la verrière et la façade du Palais des Congrès. Les escaliers donnent accès au bâtiment gare RER C, aux futurs quais du T3 et à l'avenue de la Grande Armée.
- La modification de la verrière avec une adaptation de sa configuration la rendant accessible et circulaire par les piétons.
- Le déplacement de deux cheminées de ventilation pour intégrer le projet d'extension du palais des Congrès et de l'aménagement du futur T3.
- La création d'une nouvelle sortie voyageurs côté Neuilly à la demande de la Ville de Paris.
- La création d'une issue de secours services (interne à l'Etablissement Recevant des Travailleurs) lié au niveau -1.

A noter : Les projets urbains sont en cours et pourront amener à des évolutions de conception ultérieures.

Le repositionnement de l'accès principal de la future gare EOLE a eu des impacts sur la reconfiguration des flux voyageurs dans la gare. De ce fait, les locaux liés à l'exploitation de la gare (back-office) ainsi qu'une partie des locaux techniques se localisent dans les volumes du parking existant. Au-delà du niveau -2, l'organisation des cheminements des voyageurs et la configuration des locaux restent similaires au projet initial.

L'ensemble des aménagements pour la conception de la Gare Porte Maillot fait l'objet de nombreux échanges avec les services techniques de la Ville de Paris pour intégrer leurs prescriptions. Les échanges se poursuivent actuellement.

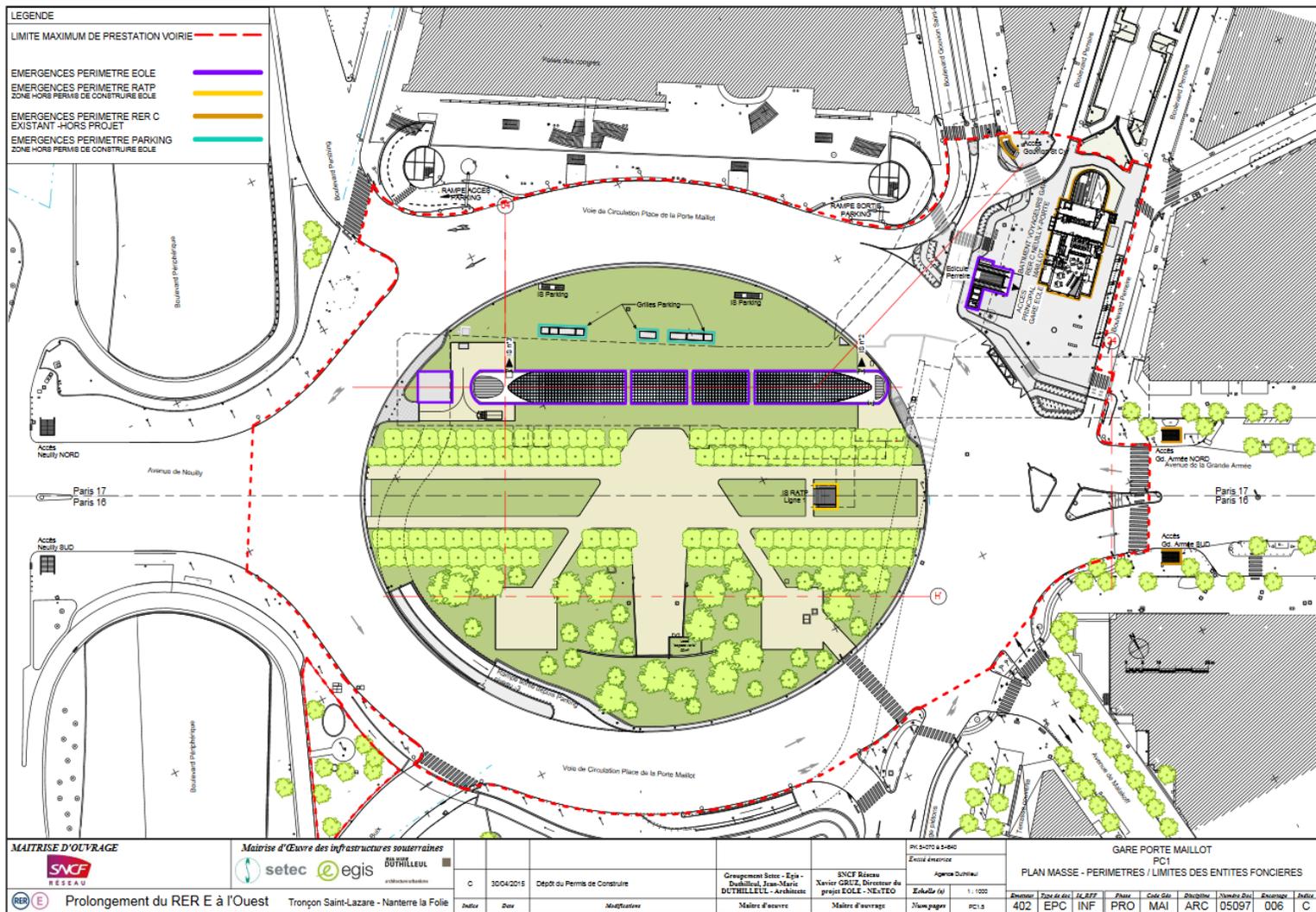


Figure 1 : Plan masse du PC Gare Porte Maillot initial



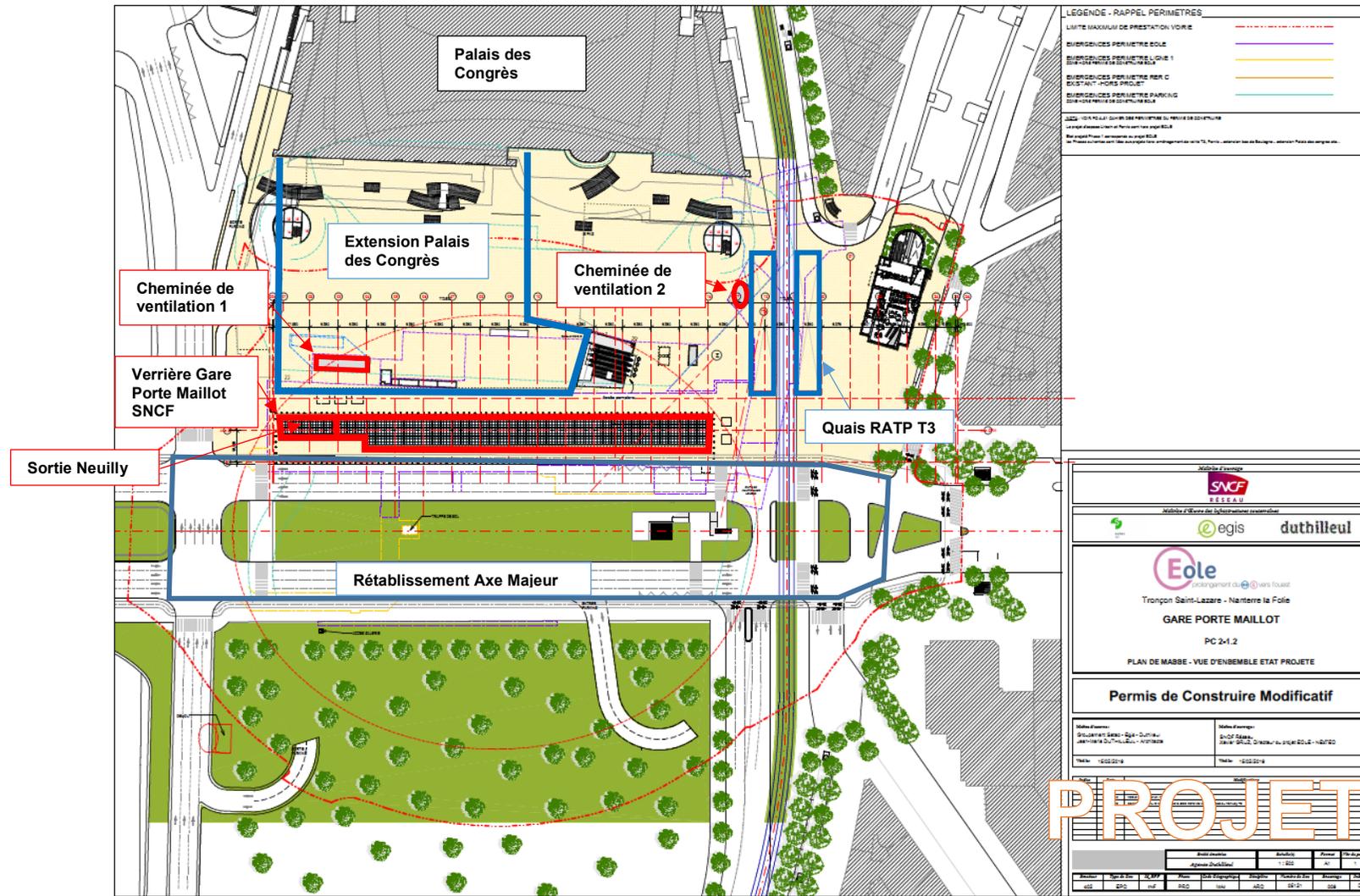


Figure 2 : Plan masse du PC modificatif Gare Porte Maillot

Remarque formulée par l'Autorité environnementale :

Dans la partie 4.7 du formulaire, vous indiquez que les opérations présentées ne constituent pas une modification/extension d'une installation ou d'un ouvrage existant. Les autres éléments fournis indiquent au contraire qu'il s'agit d'une modification du projet EOLE, et laissent comprendre que la demande est effectuée dans le cadre du II de l'article R. 122-2 du code de l'environnement. Pouvez-vous me confirmer cela ?

Réponse de SNCF Réseau :

SNCF Réseau confirme que la création de la Gare Porte Maillot est une composante du projet EOLE.

La partie 4.7 du formulaire a donc été reprise en conséquence.

L'article R122-2 du Code de l'environnement précise :

« II. – Les modifications ou extensions de projets déjà autorisés, qui font entrer ces derniers, dans leur totalité, dans les seuils éventuels fixés dans le tableau annexé ou qui atteignent en elles-mêmes ces seuils font l'objet d'une évaluation environnementale ou d'un examen au cas par cas.

Les autres modifications ou extensions de projets soumis à évaluation environnementale systématique ou relevant d'un examen au cas par cas, qui peuvent avoir des incidences négatives notables sur l'environnement sont soumises à examen au cas par cas. »

La procédure d'examen au cas par cas est bien effectuée conformément à l'article R122-2 du Code de l'environnement car la création de la gare Porte Maillot rentre de par ses caractéristiques propres dans la rubrique 5b.

Remarque formulée par l'Autorité environnementale :

Le second avis de l'Ae rendu sur le projet EOLE indiquait que « Le projet ne comporte pas de demande de permis de construire pour les gares de la Porte Maillot et de Nanterre-La Folie. SNCF Réseau a indiqué s'apprêter à saisir l'Ae pour cette dernière. La procédure relative à celui de la Porte Maillot (notamment la saisine de l'Ae) doit être clarifiée dans le dossier d'enquête publique. » Je vous remercie de bien vouloir m'indiquer les éventuelles suites données à cette remarque, et notamment si une saisine de l'Ae a été effectuée avant le dépôt du permis de construire initial de la gare Porte Maillot.

Réponse de SNCF Réseau :

La création de la gare Porte Maillot a fait l'objet d'une demande de permis de construire (PC), déposée le 11 juin 2015 et complétée les 21 juillet 2015 et 31 mars 2016 en tenant compte d'une surface plancher inférieure à 10 000 m².

Lors du dépôt du PC en 2015, SNCF Réseau a considéré que la gare se situant en dehors des seuils déclencheurs de l'étude d'impact ou de l'examen au cas par cas (tableau annexé à l'art. R122-2 du Code de l'environnement, rubrique 36), il n'était pas nécessaire d'un point de vue juridique de joindre l'étude d'impact à la demande de PC, ni de réaliser une enquête publique.

Pour cela, SNCF Réseau se basait sur l'arrêt rendu par le Conseil d'État le 25 février 2015, confirmé par celui du 11 juin 2015, qui pose, selon son appréciation sur l'application de l'article R.431-16 du Code de l'urbanisme et de l'article R122-2 du Code de l'environnement, qu'il n'est pas « nécessaire de joindre une étude d'impact à un permis de construire dès

lors que celui-ci, bien que concerné par d'autres rubriques de la nomenclature, ne répond pas aux critères de soumissions fixés aux rubriques 36 et 37 de l'article R.122-2 du Code de l'environnement. »

Le PC a été obtenu le 18 juillet 2016, intégrant notamment l'avis du Ministère de l'Environnement en charge des travaux en site classé.

La réalisation du prolongement du T3 implique de revoir le projet de gare Porte Maillot au niveau d'une émergence initialement prévue rue Pereire. La solution retenue consiste à créer une émergence au droit du Palais des Congrès, réalisée sur une emprise plus importante qu'initialement. La surface plancher dépasse ainsi les 10 000 m².

La réforme d'août 2016¹ a modifié la nomenclature définie à l'annexe de l'article R122-2 du Code de l'environnement et en particulier, la rédaction de la rubrique 36. La rubrique 36 de l'ancienne nomenclature correspond ainsi à la rubrique 39 de la nouvelle nomenclature (le seuil des 10 000 m² déclenchant un cas par cas a été maintenu).

Cependant, la rubrique ainsi modifiée expose clairement que les composantes d'un projet donnant lieu à PC ne sont pas concernées par la présente rubrique si le projet dont elles font partie fait l'objet d'une étude d'impact, ce qui est le cas pour la gare porte Maillot qui s'inscrit dans le projet Eole.

La demande d'examen au cas par cas n'est donc pas nécessaire au titre de la rubrique 39 dans sa rédaction issue de la réforme d'août 2016.

Suite à la réforme 2016, la rubrique 5 a également été réécrite et la construction d'une gare relève désormais du champ d'une procédure cas par cas (rubrique 5b).

C'est donc au titre de cette rubrique, qu'est établie la présente demande de cas par cas.

Il convient de préciser qu'il est laissé au maître d'ouvrage de définir en accord avec les services instructeurs le choix d'appliquer la réforme d'août 2016 ou non. Le projet Eole ayant fait l'objet de plusieurs autorisations (notamment une DUP en 2013), les nouvelles dispositions de l'ordonnance ne sont donc pas obligatoirement applicables.²

La gare Porte Maillot doit faire l'objet d'une demande de permis modificatif.

Par conséquent, SNCF Réseau a souhaité solliciter l'Ae-CGEDD pour :

- D'une part, confirmer que l'étude d'impact du projet doit bien être jointe à la demande de PC ;
- D'autre part, savoir s'il y'a lieu de l'actualiser avant le dépôt du PC modificatif.

A noter qu'il n'est pas envisagé d'enquête publique dans le cadre de la demande de PC modificatif mais une mise à disposition dans les conditions définies à l'art. L123-19 du Code

¹ Décret n° 2016-1110 du 11 août 2016 relatif à la modification des règles applicables à l'évaluation environnementale des projets, plans et programmes et Ordonnance n° 2016-1058 du 3 août 2016 relative à la modification des règles applicables à l'évaluation environnementale des projets, plans et programmes

² L'annexe de l'art. R122-2 du Code de l'environnement précise que le « décret n° 2016-1110 a été pris pour l'application de l'ordonnance n° 2016-1058 dont l'article 6 prévoit que « Les dispositions de la présente ordonnance s'appliquent :

- aux projets relevant d'un examen au cas par cas pour lesquels la demande d'examen au cas par cas est déposée à compter du 1er janvier 2017 ;
- aux projets faisant l'objet d'une évaluation environnementale systématique pour lesquels la première demande d'autorisation est déposée à compter du 16 mai 2017. [...]»

de l'environnement : « Font l'objet d'une enquête publique soumise aux prescriptions du présent chapitre préalablement à leur autorisation, leur approbation ou leur adoption :

Les projets de travaux, d'ouvrages ou d'aménagements exécutés par des personnes publiques ou privées devant comporter une évaluation environnementale en application de l'article L. 122-1 à l'**exception** :

- **des demandes de permis de construire et de permis d'aménager portant sur des projets de travaux, de construction ou d'aménagement donnant lieu à la réalisation d'une évaluation environnementale après un examen au cas par cas effectué par l'autorité environnementale.** Les dossiers de demande pour ces permis font l'objet d'une procédure de participation du public par voie électronique selon les modalités prévues à l'article L. 123-19 ». (*Article L123-2 du Code de l'environnement*)