

**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



N° 14734*02

*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
10/06/2013

Dossier complet le
28/06/2013

N° d'enregistrement
F0113P0119

1. Intitulé du projet

Projet Saint-Lazare : Démolition/construction et rénovation de deux immeubles de bureaux dans le 8ème arrondissement de Paris

2. Identification du maître d'ouvrage ou du pétitionnaire

2.1 Personne physique

Nom

Prénom

2.2 Personne morale

Dénomination ou raison sociale

SCI CERE ST LAZARE

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

PETRESCHI Olivier - Gérant

RCS / SIRET

793 440 876

Forme juridique

SCI

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
36 : Travaux ou constructions soumis à permis de construire, sur le territoire d'une commune dotée, à la date du dépôt de la demande, d'un PLU ou d'un document d'urbanisme en tenant lieu ou d'une carte communale n'ayant pas fait l'objet d'une évaluation environnementale.	Travaux ou constructions réalisés en une ou plusieurs phases, lorsque l'opération crée une surface de plancher supérieure ou égale à 10 000 mètres carrés et inférieure à 40 000 mètres carrés. La surface de plancher du projet est de 23 230m².

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'ensemble immobilier est composé de deux bâtiments, l'un situé le long du quai 27 de la gare Saint-Lazare et de la cour d'Amsterdam (dit "bâtiment Amsterdam") et se prolongeant jusqu'à la rue d'Amsterdam et le deuxième le long de la rue de Londres (dit "bâtiment Londres").

Les deux bâtiments existants développent au total 30 410m² de surface de plancher, notre projet porte uniquement sur 24 103m² car les surfaces du RDC du bâtiment Amsterdam ainsi que certaines surfaces des sous-sols des 2 bâtiments restent propriété de la SNCF pour l'exploitation de la gare Saint-Lazare et ne seront donc pas impactées par le projet.

La surface de plancher projetée dans notre projet est de 23 230 m², inférieure à la surface existante (24 103m²). Des commerces sont prévus au pied du bâtiment Amsterdam développant une surface utile d'environ 500m², le reste du bâtiment est prévu en bureaux.

Notre projet consiste à :

- Créer une dalle couvrant l'actuelle cour d'Amsterdam, au-dessus du niveau Rez-de-quai, qui fera l'objet d'un traitement paysager.

- Pour le bâtiment Amsterdam, le bâtiment existant sera démoli du niveau R+1 jusqu'au niveau R+8 et reconstruit sur 7 niveaux au dessus du rez-de-quai conservé, pour atteindre une hauteur légèrement inférieure à celle du bâtiment existant. Le rez-de-quai restera en grande partie propriété de la SNCF pour l'exploitation de la gare, les surfaces du rez-de-quai qui nous seront cédées seront rénovées. De la même manière, certaines surfaces aux 1er et 2ème sous-sols nous seront attribuées, elles seront également rénovées.

- Pour le bâtiment Londres, les 5 niveaux de superstructure seront rénovés. Certaines surfaces situées en sous-sol du bâtiment Londres resteront propriété de la SNCF, les autres qui nous seront cédées seront rénovées, notamment le parking dont la réhabilitation prévue devrait permettre d'accueillir 15 véhicules au maximum.

L'accès aux quais de la gare SNCF traversant actuellement les bâtiments Londres et Amsterdam dit "Passage Londres" sera maintenu mais déplacé de quelques mètres.

- Le bâtiment de liaison situé entre le bâtiment Amsterdam et le bâtiment Londres est déplacé de quelques mètres pour dégager un espace paysager et permettre de créer un accès au bâtiment.

Le projet articulé autour d'un jardin ouvert sur dalle s'inscrit dans une démarche environnementale forte, et fera donc l'objet de certifications et labels environnementaux (HQE).

4.2 Objectifs du projet

Notre projet entend redonner une identité forte au site et requalifier en profondeur le contexte urbain environnant.

Les bâtiments existants ayant été construits en plusieurs phases (1948, 1957, 1963 et 1972) présentent une certaine incohérence architecturale et sont devenus vétustes, notre projet permettra de retrouver une unité et une cohérence architecturale sur le site.

Nous y proposons une architecture qui s'appuie sur l'héritage émotionnel du site.

Dans ce territoire urbain extrêmement dense, nous offrons, en créant une dalle au-dessus de l'actuelle cour, un espace public à la fois protégé et ouvert sur la ville, la rue d'Amsterdam et la rue de Londres.

Cet espace paysager, ponctué de plantations, dessert les halls, les commerces et un auditorium attaché aux locaux de bureaux.

L'îlot s'ouvre, sur cet espace paysager créant des profondeurs de champ qui invitent à la promenade; il est traversant et se perçoit toujours avec la ville en perspective.

C'est une respiration au cœur du quartier Saint-Lazare, un espace préservé et calme constituant une pause dans la vie mouvementée des citadins.

4.3 Décrivez sommairement le projet

4.3.1 dans sa phase de réalisation

Les travaux sont prévus pour une durée de 31 mois.

Les grandes phases travaux sont les suivantes :

- Travaux réalisés par la SNCF (sécabilité, isolation coupe-feu etc.) avant vente des volumes,
- Nouvelle dalle couvrant la cour d'Amsterdam,
- Travaux du passage Londres reliant la rue de Londres aux quais de la gare (usage maintenu pour les voyageurs durant les travaux),
- Travaux du bâtiment Amsterdam (démolition et reconstruction),
- Travaux du bâtiment Londres (rénovation).

Le calendrier prévisionnel détaillé des travaux est présenté dans l'Annexe 9.

Notre projet de mise en valeur du bâtiment Amsterdam et d'intégration de ce dernier dans la gare et dans la ville prévoit la réalisation d'un bâtiment neuf et nécessite par conséquent la déconstruction de l'édifice existant.

Le principe général de cette déconstruction consiste en une mise sous sarcophage du bâtiment Amsterdam permettant de réaliser dans une boîte une déconstruction verte facilitée par la structure du bâtiment existant (structure poteaux-poutres, et planchers minces).

De ce fait, les travaux se réaliseront tant du point de vue du confort visuel qu'en termes de nuisances de façon discrète et parfaitement maîtrisée, dans la maîtrise totale de la sécurité.

Les méthodologies décrites dans l'annexe 7 ont pour objectif d'assurer la sécurité des espaces de la SNCF (voyageurs, personnel et flux) et limiter les nuisances sonores liées à la démolition (utilisation de mini-pelles, sciage...). Les travaux respecteront un cahier des charges établi par la SNCF. Les travaux de désamiantage respecteront le décret du 04 mai 2012 et seront réalisés suivant le phasage décrit dans l'annexe 8.

4.3.2 dans sa phase d'exploitation

L'ensemble immobilier conserve sa vocation principale de bureaux et les surfaces finales du projet étant légèrement inférieures aux surfaces existantes actuellement, les flux relatifs au personnel des bureaux restent similaires.

L'effectif maximum sera de 1 975 personnes pour la partie "bureaux".

Le projet intègre un restaurant d'entreprise de 915m² environ réservé aux usages de bureaux (hors locaux techniques RIE) avec une capacité prévisionnelle de 1 120 couverts environ. Le projet comportera également un auditorium, d'une capacité de 125 personnes environ, ainsi que des salles de réunions classées en ERP.

Des commerces seront créés au RDC du bâtiment Amsterdam pour une surface plancher d'environ 500m² et ne seront accessibles que depuis l'espace paysager. En raison d'absence d'informations sur le type de commerces exploités, il n'est pas possible de déterminer un effectif à ce stade.

Les accès existants sont maintenus et réaménagés:

- Un accès par la rue Amsterdam grâce à un escalier généreux avec une large visibilité depuis la rue, permettant de rejoindre les bureaux par l'un des halls du projet et les commerces.
- Un accès par la rue de Londres, par l'un des halls du projet inscrit dans une nouvelle façade, desservant les bureaux.
- Un accès par l'impasse d'Amsterdam, en continuité avec le trottoir et par une pente douce, permettant de découvrir l'espace paysager créé.

L'espace paysager créé au-dessus de la cour d'Amsterdam permet de re-qualifier cet espace urbain et permet de créer une place de vie ouverte sur la ville.

Le grand escalier créé rue d'Amsterdam et la rampe à faible pente dans l'impasse d'Amsterdam mettent les espaces publics et les rues adjacentes en continuité avec ce nouvel espace paysager qui vient littéralement chercher la ville alentour.

Seuls les véhicules de secours peuvent circuler sur le parvis.

Enfin, la voie de desserte située actuellement sous la cour d'Amsterdam reste accessible pour les livraisons des bureaux et commerces, pour les taxis, pour l'accès aux 15 places de stationnement bureaux et pour l'usage actuel de la SNCF.

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).

Demande(s) de permis de démolir et de permis de construire

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

Demande de permis de démolir et de permis de construire

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

Grandeurs caractéristiques	Valeur
Bâtiment Londres : Surface au plancher / Longueur / Profondeur / Hauteur	3 356m ² / 81 m / 17 m / 68.05 NGF
Bâtiment Amsterdam (Compris aile de liaison): Surface au plancher / Longueur / Profondeur / Hauteur	19 599m ² / 175 m / 34 m / 70.99 NGF
Surface de plancher totale du projet	23 230 m ²
Nombre de places de stationnement	15 maximum
Surfaces d'espaces libres (parvis et jardin d'hiver)	2 173 m ² (1 755 m ² + 418 m ²)
Surfaces végétalisées créées (surfaces végétalisées comportant une épaisseur de terre d'au moins 80cm, surfaces de toitures et terrasses végétalisées comportant une épaisseur d'au moins 30cm)	1 200m ²

4.6 Localisation du projet**Adresse et commune(s)
d'implantation**

Adresses:

- Bâtiment Amsterdam : 17 rue d'Amsterdam
75008 PARIS

- Bâtiment Londres : 43 à 51 rue de Londres
75008 PARIS

Parcelles cadastrales :

- Parcelle 000BV26 (6 050 m²)

17 rue d'Amsterdam - Paris 8ème

- Parcelle 000BV27 (449 m²)

45 et 49 rue de Londres - Paris 8ème

- Parcelle 000BV28 (176 m²)

43 rue de Londres - Paris 8ème

Coordonnées géographiques¹

Long. 2 ° 19 ' 34.2 " E

Lat. 48 ° 52 ' 39.6 " N

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

Point de départ :

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

Point d'arrivée :

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

Communes traversées :

8ème arrondissement de 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

cf.

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 est situé en zone urbaine générale du PLU de Paris.

Les parcelles sur lesquelles le projet sera réalisé feront l'objet d'un état descriptif de division en volumes et les volumes impactés par le projet sont aujourd'hui utilisés à usage de bureaux et d'activités appartenant et exploités par la SNCF.

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

PLU de Paris approuvé et révisé le 21 août 2012
Règlement applicable à la zone : Zone urbaine générale (UG)

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 ?	☐	☒	Cf. Annexe 7
en zone de montagne ?	☐	☒	
sur le territoire d'une commune littorale ?	☐	☒	
dans un parc national, un parc naturel marin, une réserve naturelle (régionale ou nationale) ou un parc naturel régional ?	☐	☒	
sur un territoire couvert par un plan de prévention du bruit, arrêté ou le cas échéant, en cours d'élaboration ?	☒	☐	Plan de prévention du bruit dans l'environnement Infrastructures ferroviaires du département de Paris approuvé par arrêté préfectoral n°2012 188-0006 du 6 juillet 2012

4.

dans une aire de mise en valeur de l'architecture et du patrimoine ou une zone de protection du patrimoine architectural, urbain et paysager ?	☐	☒	
dans une zone humide ayant fait l'objet d'une délimitation ?	☐	☒	
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 ?	☒	☐	La commune de Paris est couverte par un Plan de Prévention du Risque Inondation (PPRI) révisé et approuvé le 19 avril 2007. Le bâtiment Amsterdam est concerné par ce PPRI, il est situé dans la zone bleu clair hachurée correspondant aux zones urbanisées situées en zone inondable mais non concernées par l'aléa. Le bâtiment Londres n'est pas concerné par le PPRI, il est situé en limite de la zone bleu hachuré. Concernant le plan de prévention des risques naturels, les arrêtés inter-préfectoraux des 26 janvier 1966, 25 février 1977 et 19 mars 1991, relatifs aux risques liés à la présence en sous-sol de Paris d'anciennes carrières et de zones de gypse antéludien pris au titre de l'ex-article R111-3 du code de l'urbanisme tiennent lieu du plan de prévention des risques, en application de l'article L562-6 du code de l'environnement.
dans un site ou sur des sols pollués ?	☐	☒	Le projet n'est pas référencé dans la base de données BASOL. Des campagnes de sondages seront néanmoins réalisées pour confirmer ces hypothèses. Une étude historique a été réalisée (Annexe 11).
dans une zone de répartition des eaux ?	☐	☒	
dans un périmètre de protection rapprochée d'un captage d'eau destiné à l'alimentation humaine ?	☐	☒	
dans un site inscrit ou classé ?	☒	☐	Le projet se situe dans le site inscrit "Ensemble urbain de Paris" (arrêté du 6 août 1975). Le projet fera l'objet d'un avis des Architectes des Bâtiments de France dans le cadre de l'instruction du permis de construire.
Le projet se situe-t-il, dans ou à proximité :	Oui	Non	Lequel et à quelle distance ?
d'un site Natura 2000 ?	☐	☒	Le projet ne se situe pas dans un site Natura 2000. Le plus proche est la Zone de Protection Spéciale (Z.P.S) "Sites de Seine-Saint-Denis", située à environ 7 km au Nord-Est du projet (cf annexe n°6).
d'un monument historique ou d'un site classé au patrimoine mondial de l'UNESCO ?	☒	☐	- Parties du site de la "Gare Saint Lazare" situées aux 9, 11, 13, 15 rue d'Amsterdam (bâtiments mitoyens du projet), 108 et 110 rue Saint-Lazare (à 300m environ du projet) et rue de Rome Inscrites au titre des MH par arrêté du 14/12/1979 et 28/12/1984 - "Maison Courmont" située au 28 rue de Liège, inscrite au titre des MH par arrêté du 21/12/1984 (à 270m du projet) - 17 et 21 rue de Londres inscrits au titre des MH par arrêté du 30/12/1977 (à 210m du projet) - Station du métropolitain Europe situé rue de Madrid inscrite au titre des MH par arrêté du 29/05/1978 (à 250m du projet) - Station du métropolitain Saint-Lazare situé rue de Rome et rue de l'Arcade inscrite au titre des MH par arrêté du 29/05/1978 (à 160m du projet) - "Ancien couvent des capucines" situé au 63/65 rue de Caumartin inscrit au titre des MH par arrêté du 10/04/1981 (à 400m du projet) - 71 rue de Caumartin inscrit au titre des MH par arrêté du 16/07/1984 (à 300m du projet) - "Brasserie Mollard" située au 113/115 rue Saint-Lazare inscrite au titre des MH par arrêté du 09/11/1989 (à 240m du projet) Les Services Territoriaux de l'Architecture et du Patrimoine (STAP) ont été contactés, les bâtiments du projet ne font l'objet d'aucune protection patrimoniale.

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 ?

Veuillez 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 ?	☐	☒	Le projet n'envisage aucun prélèvement d'eau de nappe ni de réinjection que ce soit en phase chantier ou en exploitation. La consommation d'eau potable alimentée par le réseau public lors de la phase travaux est estimée à 12 800 m³. Lors de la phase d'exploitation, l'estimation de cette consommation est de 72 m³/j : - Bureaux : 10 m³/ jour pour le bâtiment Londres et 40 m³/ jour pour le bâtiment Amsterdam y compris auditorium - Sanitaires : 1 m³/ jour pour le bâtiment Londres et 2 m³/jour pour le bâtiment Amsterdam. - Restaurant Interentreprise (RIE) : 15 m³/jour - Commerces : 4 m³/jour L'impact est donc faible.
	impliquera-t-il des drainages / ou des modifications prévisibles des masses d'eau souterraines ?	☐	☒	Aucun drainage et aucune modification des masses d'eau souterraines n'est prévu dans le cadre du projet. Un parking souterrain existant d'une quinzaine de places est réaménagé et remis aux normes mais aucun rabattement de nappe n'est nécessaire en phase travaux. L'impact est donc nul.
	est-il excédentaire en matériaux ?	☒	☐	La démolition du bâtiment Amsterdam impliquera un excédent en matériaux. Ces matériaux seront évacués vers des filières et centres de traitement agréés. Les opérations de curage/désamiantage seront précédés d'un repérage des matériaux. Le volume des matériaux de démolition est estimé à environ 61 700 m³ (à ce stade de l'étude) pour les 2 immeubles (Amsterdam et Londres), celui des terres extraites sera de 1 900 m³ au titre du terrassement de la cour, des puits blindés et des interventions sur porteurs en infrastructure et d'environ 800 m³ pour l'approfondissement des locaux techniques.
	est-il déficitaire en matériaux ? Si oui, utilise-t-il les ressources naturelles du sol ou du sous-sol ?	☒	☐	L'importation de matériaux est de l'ordre de 840 m³ pour l'ensemble des travaux. Le projet n'utilisera pas de ressources naturelles du sol ou du sous-sol.
Milieu naturel	est-il susceptible d'entraîner des perturbations, des dégradations, des destructions de la biodiversité existante : faune, flore, habitats, continuités écologiques ?	☐	☒	Le projet ne présentera pas d'incidence significative sur la faune et la flore. Aucune perturbation n'est à attendre, il n'y aura pas d'incidence directe ou indirecte sur les continuités écologiques du secteur. Le projet prévoit la création d'espaces verts non existants aujourd'hui, ce qui favorisera l'état de la biodiversité sur le site.
	est-il susceptible d'avoir des incidences sur les zones à sensibilité particulière énumérées au 5.2 du présent formulaire ?	☐	☒	Aucune zone naturelle sensible n'est identifiée dans la zone d'influence du projet.

	Engendre-t-il la consommation d'espaces naturels, agricoles, forestiers, maritimes ?	☐	☒	La parcelle est actuellement bâtie.
Risques et nuisances	Est-il concerné par des risques technologiques ?	☐	☒	Présence d'une ICPE soumise à autorisation au 13 rue d'Amsterdam (à 50m du projet) suivant arrêté préfectoral du 26/07/2007. Cette ICPE est une installation de production de froid implantée sur le site de la gare Saint-Lazare relevant de la réglementation des ICPE sous la rubrique 2920/2/a ("Installations de réfrigération ou compression fonctionnant à des pressions effectives supérieures à 10 ⁵ Pa comprimant ou utilisant des fluides non inflammables ni toxiques, la puissance absorbée de l'installation étant supérieure à 500kW). La demande d'autorisation a été effectuée par la société Dalkia. Le projet n'est pas concerné par : - les servitudes aéronautiques, - les zones de dégagement de l'héliport, - le réseau de l'oléoduc TRAPIL (à 6 km l'Est du site), - canalisation de gaz nécessitant une autorisation préalable (à 1,5 km au Sud du site).
	Est-il concerné par des risques naturels ?	☒	☐	Le projet ne se situe pas dans le périmètre de l'aléa inondation (zone bleu clair hachuré). Autres risques recensés : - Zone d'anciennes carrières : pas à proximité du projet - Zone comportant des poches de gypse antéludien : non recensées par le BRGM dans le 8ème arrondissement de Paris - Risque sismique : zone de sismicité 1 - Risque remontée de nappe : projet sur la nappe sub-affleurante mais aucune création de sous-sol supplémentaire - Zone de surveillance pour les termites suivant arrêté préfectoral du 21/03/2003
	Engendre-t-il des risques sanitaires ?	☐	☒	En phase construction, les nuisances sonores et vibratoires seront maîtrisées et des dispositions constructives sont d'ores et déjà prises afin de limiter leur impact => absence d'impact sanitaire.
	Est-il concerné par des risques sanitaires ?	☐	☒	En phase exploitation, les activités ne seront pas de nature à engendrer des risques sanitaires : absence de tour aéroréfrigérante (source de risque légionnelle), et absence de rejets dans la nappe. Les rejets atmosphériques principalement liés aux phases test d'éléments/moteurs thermiques seront ponctuels/captés/traités. Par ailleurs, le projet n'est pas concerné par des risques sanitaires (pas de sources recensées).
Commodités de voisinage	Est-il source de bruit ?	☒	☐	Le projet est source de bruit en phase travaux : les bruits seront des bruits classiques de chantier avec des travaux essentiellement de jour (moins de 5% de travaux réalisés de nuit pour la dalle : seule une partie de 3 phases sur 12 de la dalle seront réalisées de nuit, soit quelques nuits) ainsi que les bruits liés à la circulation des camions de livraison. L'impact sonore du chantier sera réduit par les mesures prises dans le cadre des certifications environnementales visées. En phase exploitation, aucune nuisance supplémentaire n'est prévue par rapport à la situation existante. Une étude acoustique sera réalisée, le niveau résultant à l'intérieur des locaux sera compris entre 40 et 43 dB(A). RFF recense 12 points noirs au niveau du bruit sur le secteur Saint Lazare/Boulevard périphérique.
	Est-il concerné par des nuisances sonores ?	☒	☐	Le projet est concerné par le bruit de l'activité ferroviaire. Le projet prévoit un traitement acoustique des façades, une étude acoustique sera menée durant les études. Les installations bruyantes seront insonorisées.
	Engendre-t-il des odeurs ?	☐	☒	En phase construction, de faibles émissions liées à la circulation ponctuelle des engins à moteur de chantier sont à prévoir.
	Est-il concerné par des nuisances olfactives ?	☐	☒	En phase exploitation, le projet (bureaux) n'est pas de nature à engendrer des odeurs. Il n'a pas été identifié de nuisances olfactives dans le secteur du projet, hormis celles générées par le trafic routier (pollution). Le restaurant inter-entreprises et les commerces n'engendreront pas de nuisances olfactives.
	Engendre-t-il des vibrations ?	☒	☐	En phase construction : vibrations limitées dans le temps liées principalement à la phase démolition du bâtiment Amsterdam (6 mois environ), il n'est pas prévu de démolition en infrastructure.
	Est-il concerné par des vibrations ?	☒	☐	En phase exploitation: aucune nuisance supplémentaire par rapport à la situation existante car les équipements vibrants seront isolés. Seuls les éventuels groupes électrogènes seront testés mensuellement conformément à la réglementation. Une pré-étude a permis de montrer que les niveaux vibratoires seront acceptables. Les vibrations liées au réseau ferroviaire de la Gare St-Lazare proche n'impacteront pas le projet car les bâtiments et les locaux sensibles seront protégés au niveau vibratoire.

Pollutions	Engendre-t-il des émissions lumineuses ?	☒	☐	En phase construction: il y aura des émissions lumineuses lors des travaux de nuit. En phase exploitation: l'éclairage artificiel respectera le code du travail. Des lampes à économie d'énergie et à basse ou très basse luminosité seront choisies. La puissance installée des luminaires sera minimisée conformément à la réglementation thermique. L'éclairage extérieur sera limité à un éclairage fonctionnel (accès, parking, balisage des circulations piétonnières, etc.) afin de minimiser les consommations énergétiques. L'éclairage dirigé vers le ciel sera proscrit. L'impact sera donc faible.
	Est-il concerné par des émissions lumineuses ?	☐	☒	Il n'a pas été identifié d'émissions lumineuses excessives dans le secteur du projet.
	Engendre-t-il des rejets polluants dans l'air ?	☒	☐	En phase construction: les seuls rejets seront ceux des engins qui respecteront les valeurs réglementaires. En phase exploitation: seul le rejet ponctuel lors des tests réglementaires des éventuels groupes électrogènes (1 fois/mois) est à prévoir. Ces rejets atmosphériques seront ponctuels/captés/traités. Le projet sera raccordé sur le réseau de chauffage urbain (CPCU).
	Engendre-t-il des rejets hydrauliques ? Si oui, dans quel milieu ?	☒	☐	En phase construction: les rejets hydrauliques sont limités aux eaux sanitaires (WC chimiques). En phase exploitation: les rejets hydrauliques seront limités aux eaux sanitaires (bureaux, restaurant d'entreprise et commerces) et pluviales ; ils sont estimés à 72 m3/jour. Les eaux sanitaires et eaux pluviales seront évacuées dans le réseau de la ville, une convention sera signée avec le gestionnaire concerné.
Patrimoine / Cadre de vie / Population	Engendre-t-il la production d'effluents ou de déchets non dangereux, inertes, dangereux ?	☒	☐	En phase construction: les déchets de chantier seront envoyés vers des filières agréées. Le stockage et l'évacuation des déchets d'amiante seront conformes à l'arrêté du 12 mars 2012 relatif au stockage de déchets d'amiante et aux circulaires du 19/07/96, du 12/03/97 et du 22/02/05 relatives à l'élimination des déchets d'amiante. (cf. annexe 10) En phase exploitation: les déchets seront principalement les papiers/cartons, les déchets recyclables (plastiques, verres, métaux, ...), les déchets non recyclables et les déchets verts. Les déchets verts seront triés et évacués par les services de la Ville de Paris. Aucun déchet dangereux ne sera généré sur le site.
	Est-il susceptible de porter atteinte au patrimoine architectural, culturel, archéologique et paysager ?	☒	☐	Le projet se situe en zone urbaine proche des infrastructures routières, dans des périmètres de protection de monuments historiques, dans une zone de covisibilité avec la gare Saint-Lazare et sur le site inscrit "Ensemble urbain de Paris". Le projet architectural respectera les prescriptions fixées dans le règlement appliqué au secteur du projet du PLU de Paris. Le permis de construire sera soumis à l'avis des Architectes des Bâtiments de France.
	Engendre-t-il des modifications sur les activités humaines (agriculture, sylviculture, urbanisme / aménagements) ?	☒	☐	En phase travaux: le service de la gare SNCF Saint Lazare et les accès à la gare seront maintenus. En phase exploitation: le réaménagement de ce site va accroître l'attractivité du quartier et la création d'un espace paysager va permettre une respiration dans le quartier.

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 :

Les projets connus pouvant engendrer des effets cumulés avec le projet sont les suivants :

- Prolongement de la ligne de métro 14 de la gare Saint-Lazare à la Mairie de Saint Ouen
- Prolongement du RER E vers l'Ouest

En phase travaux: des interactions sont possibles entre le projet et le projet de prolongement de la ligne 14 du métro. Toutefois eu égard au fait que la phase travaux du projet de prolongement de la ligne 14 est décalé dans le temps, le risque d'interaction est limité.

Le maître d'ouvrage s'entretiendra avec les équipes de RFF et de la RATP afin de prendre en considération d'éventuels aménagements des conditions opératoires du chantier.

La SNCF, propriétaire des bâtiments existants, est partie prenante des projets identifiés et donc vigilante sur leur interaction.

Les effets sont directs, négatifs, temporaires (phase travaux uniquement) et faibles.

En phase exploitation: la desserte du projet par les transports en commun va être améliorée suite à la réalisation des deux projets cités précédemment, une diminution du trafic routier est donc attendue.

Les effets sont indirects, positifs, permanents et forts.

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 :

7. Auto-évaluation (facultatif)

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

Le projet ne devrait pas faire l'objet d'une étude d'impact pour les raisons suivantes:

- L'usage des bâtiments reste inchangé (destination principale de bureaux),
- Les futurs utilisateurs des bâtiments disposeront d'une desserte en matière de transport en commun de grande qualité, le projet étant situé au pied de la gare Saint-Lazare,
- La volumétrie globale des bâtiments Londres et Amsterdam reste la même, les hauteurs des bâtiments restent inchangées ou sont légèrement inférieures, seule une aile du bâtiment Amsterdam (précédemment désigné comme "bâtiment de liaison") sera déplacée et reliera les deux bâtiments,
- La surface totale de plancher finale sera inférieure à la surface actuelle,
- Les surfaces destinées au stationnement restent inchangées avec environ 15 places qui sont localisées en sous-sol,
- Le projet est situé au sein d'une zone urbanisée,
- Le projet s'inscrit dans un « secteur renforcement du végétal », l'aménagement du parvis avec ses espaces largement végétalisés et l'aménagement du parvis contribuera à améliorer la qualité du quartier,
- Le projet fera l'objet d'un avis de l'Architecte des Bâtiments de France dans le cadre de l'instruction du permis de construire,
- La végétalisation intégrée à l'architecture des bâtiments sera nettement plus importante avec des terrasses végétalisées, l'aménagement du parvis etc.
- Le projet sera conforme aux prescriptions du PPRI,
- Le projet vise des certifications et labels environnementaux,
- La période de chantier, temporaire, qui pourrait engendrer des effets négatifs en termes de nuisances, fera l'objet d'une démarche environnementale chantier (cf. annexe 8), les éventuelles nuisances seront donc réduites au maximum, notamment du fait de la mise en oeuvre de la technique du sarcophage,
- Le projet n'est pas susceptible d'entraîner des impacts notables sur l'environnement, notamment sur la pollution de l'eau, de l'air ou du bruit,
- Les flux liés à la gare SNCF et les accès à la gare seront maintenus.

8. Annexes

8.1 Annexes obligatoires

Objet	
1	L'annexe n°1 intitulée « informations nominatives relatives au maître d'ouvrage ou pétitionnaire » - non publiée ; Annexe 1
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) ; Annexe 2
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 ; Annexe 3
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 ; Annexe 4
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 ; Annexe 5

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

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

Objet
Annexe 6 : Cartographie des espaces naturels à proximité du projet
Annexe 7 : Cartographie des ZNIEFF à proximité du projet
Annexe 8 : Chantier à faible nuisance
Annexe 9 : Calendrier prévisionnel détaillé des travaux
Annexe 10 : Phasage de réalisation des travaux de désamiantage
Annexe 11 : Diagnostic environnemental / Étude historique et de vulnérabilité

9. Engagement et signature

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



Fait à

Paris

le,

06/06/2013

Signature



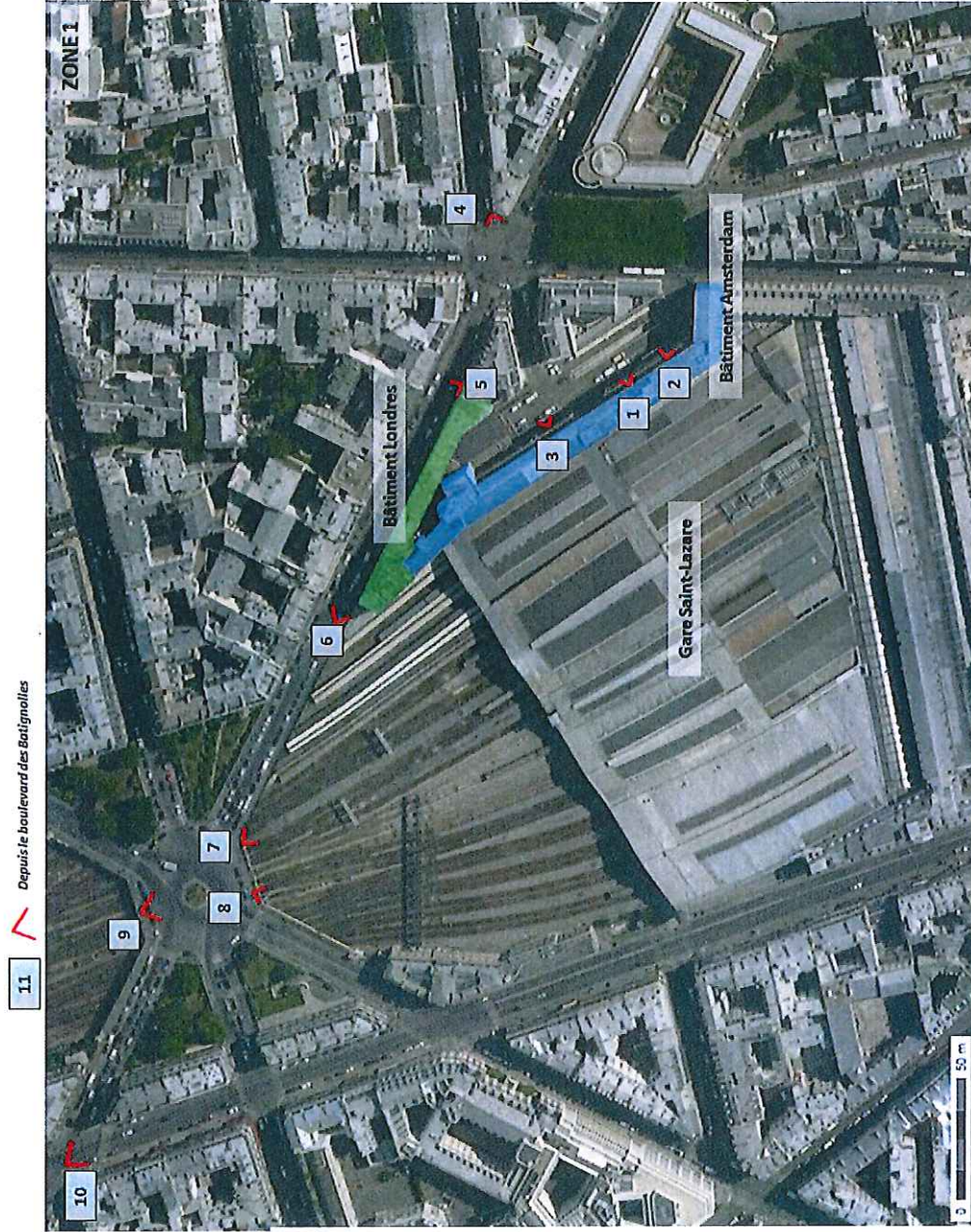


Figure 2 : Localisation des différents points de vue de la zone n°1 (source : Géoportail)

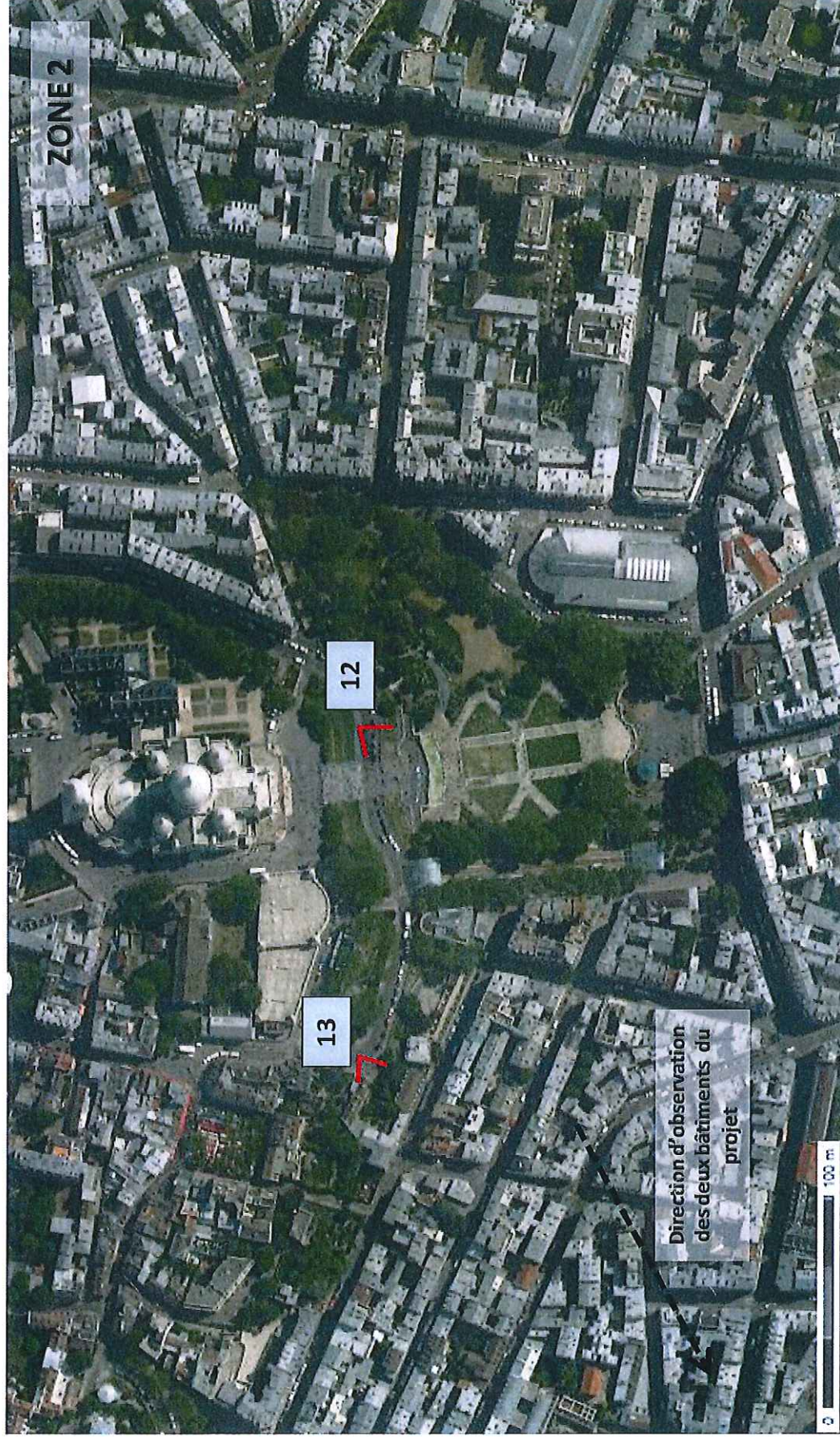
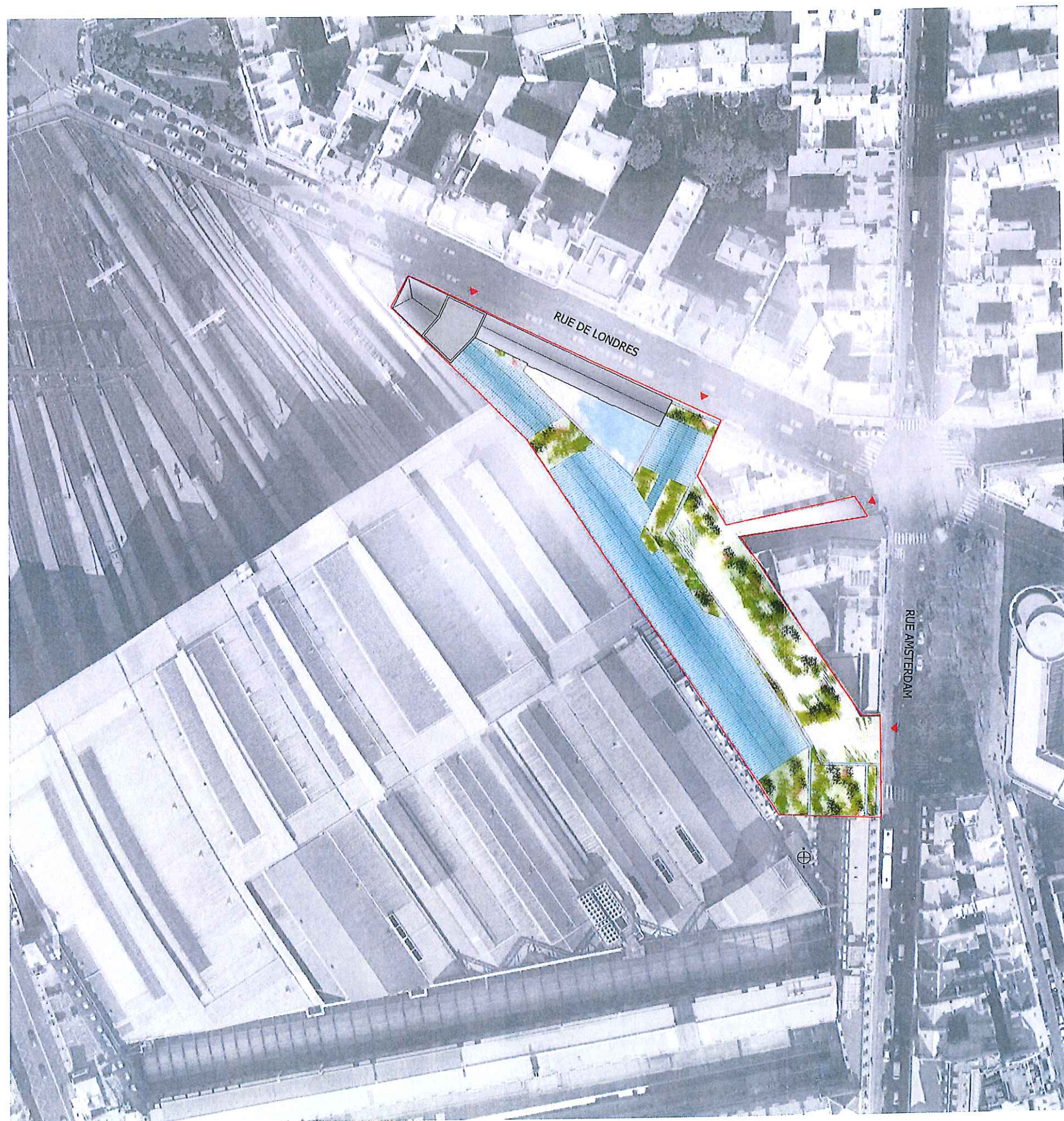


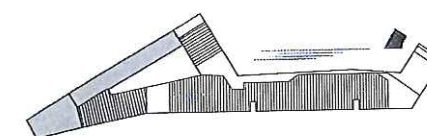
Figure 14 : Localisation des différents points de vue de la zone n°2 (source : Géoportail)



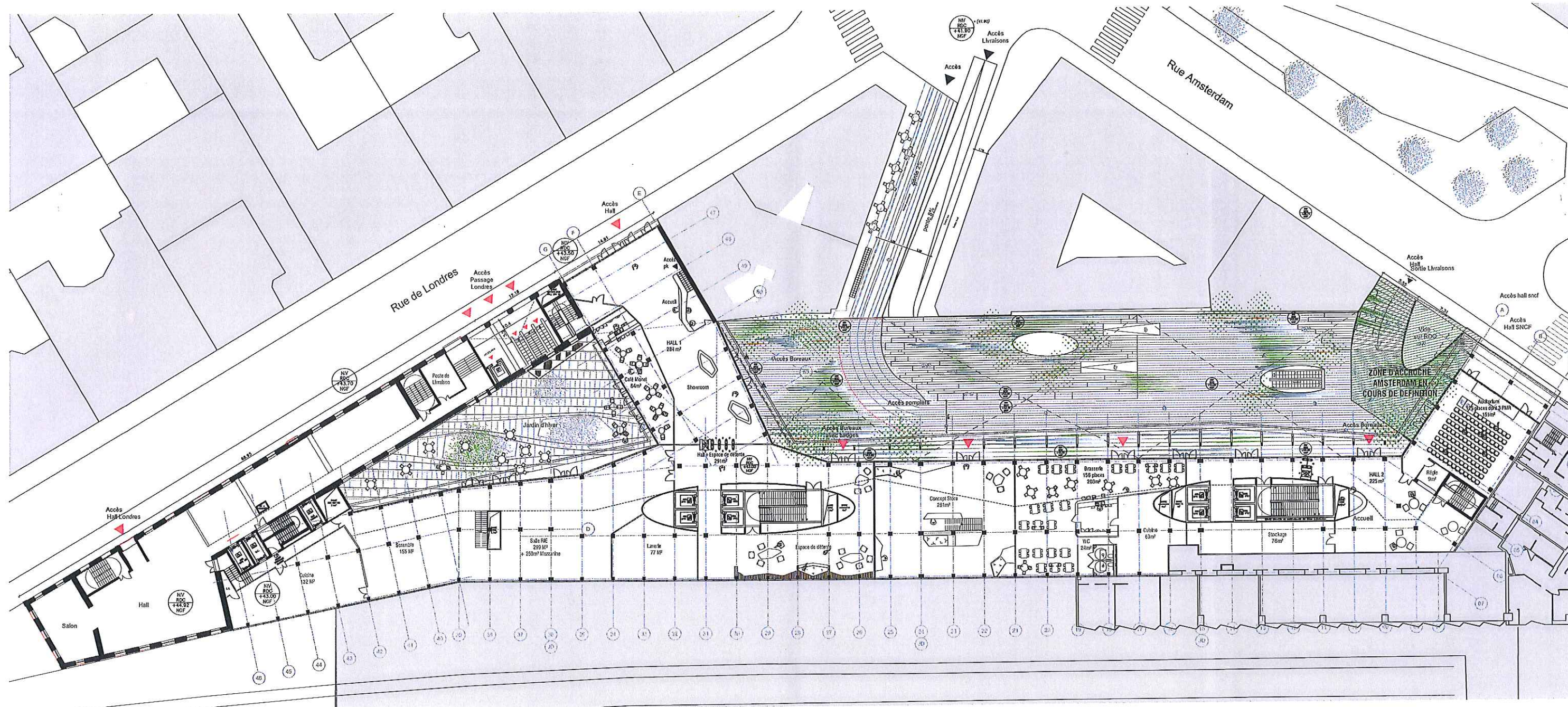
SAINT LAZARE 360°

Projet pour la réhabilitation d'un ensemble immobilier à Paris
06 NOVEMBRE 2012

2.a PLAN MASSE



CARLYLE . SODEARIF . JACQUES FERRIER ARCHITECTURES
BOUYGUES BATIMENT ILE-DE-FRANCE

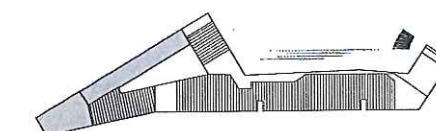


SAINT LAZARE 360°

Projet pour la réhabilitation d'un ensemble immobilier à Paris
13 FEVRIER 2013

PLAN NIVEAU REZ-DE-CHAUSSEE

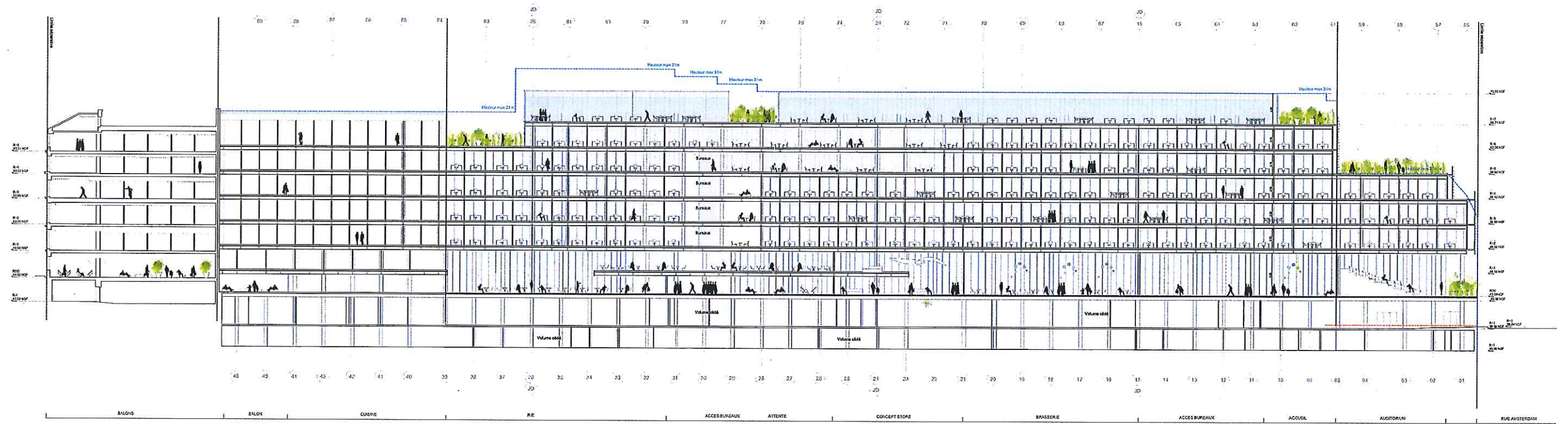
Ech : 1/500



CARLYLE . JACQUES FERRIER ARCHITECTURES
BOUYGUES BATIMENT ILE DE FRANCE



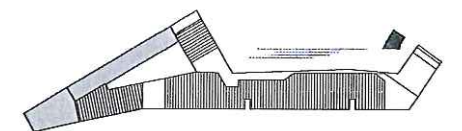
CARLYLE . SODEARIF . JACQUES FERRIER ARCHITECTURES
BOUYGUES BATIMENT ILE-DE-FRANCE



SAINT LAZARE 360°

Projet pour la réhabilitation d'un ensemble immobilier à Paris
06 NOVEMBRE 2012

2.a COUPE LONGITUDINALE



CARLYLE, SODEARIF, JACQUES FERRIER ARCHITECTURES
BOUYGUES BATIMENT ILE-DE-FRANCE