



Liberté • Égalité • Fraternité  
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

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



N° 14734\*03

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

Ministère chargé 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 :	Dossier complet le :	N° d'enregistrement :
26/07/2017	03/10/2017	F01117P0169

### 1. Intitulé du projet

Liaison Gare du Nord / Gare de l'Est

### 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

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

RCS / SIRET       Forme juridique

**Joignez à votre demande l'annexe obligatoire n°1**

### 3. 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. Infrastructures ferroviaires (les ponts, tunnels et tranchées couvertes supportant des infrastructures ferroviaires doivent être étudiés au titre de cette rubrique). a) Construction de gares et haltes, plates-formes et de terminaux intermodaux	Le Bipôle consiste en la création d'aménagements de surface et souterrains, servant à relier la Gare de l'Est et Magenta/Gare du Nord à Paris.
7. Transports guidés de personnes (les ponts, tunnels et tranchées couvertes supportant des transports guidés de personne doivent être étudiés au titre de cette rubrique) b) gares de tramways, de métros aériens et souterrains, de funiculaires	Le Bipôle consiste en la création d'aménagements (souterrain de 50 à 70 m de longueur) servant à relier la Gare de l'Est et Magenta/Gare du Nord à Paris.

## 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

Le projet est constitué de deux grands éléments que sont d'une part, la création d'un souterrain entre la gare de l'Est et le pôle Magenta en lien avec le réaménagement du souterrain et, d'autre part, l'aménagement des espaces publics extérieurs (voiries) entre la gare de l'Est et Magenta/Gare du Nord.

Le nouveau souterrain dans la continuité du souterrain existant de Château-Landon sera relié au pôle Magenta via le 50 rue d'Alsace à Paris. Des circulations verticales seront alors mises en œuvre.

- ➔ La création d'un lien souterrain entre Gare de l'Est et Magenta en lien étroit avec la requalification du souterrain existant Château-Landon
- ➔ La requalification d'un lien de surface entre les deux gares via la rue d'Alsace et la rue de Dunkerke

Sur l'espace public, les rues d'Alsace et de Dunkerque ainsi que le parvis de la gare Magenta et le parvis secondaire Ouest de la Gare de l'Est seront réaménagés, afin de faciliter les correspondances et la lisibilité pour les modes actifs.

Le projet sur l'espace public ne nécessite aucune démolition.

La loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés s'applique aux données nominatives portées dans ce formulaire. Elle garantit un droit d'accès et de rectification pour ces données auprès du service destinataire.

**PROJET – 09/01/2017**

## 4.2 Objectifs du projet

Situé au Nord-Est du centre historique de Paris dans le 10ème arrondissement, le Bipôle relie la Gare de l'Est et Magenta/Gare du Nord, ainsi que la station de métro de la ligne 7 « Château Landon ».

La croissance importante du poids des gares de l'Est et du Nord dans les déplacements franciliens, à toutes les échelles, permet de considérer aujourd'hui que ces deux gares forment ensemble un bipôle multimodal très structurant.

Afin d'améliorer son fonctionnement, Ile-de-France Mobilités souhaite optimiser le lien entre les deux gares. La solution de liaison souterraine entre l'extrémité nord des quais de la Gare de l'Est et le pôle Magenta a été retenue en complémentarité avec la liaison de surface vers les rue d'Alsace et de Dunkerque.

Cette liaison souterraine s'associe à une recomposition de l'espace public de surface entre les deux gares, impactant directement la rue d'Alsace, la rue de Dunkerque et le carrefour avec la rue La Fayette.

## 4.3 Décrivez sommairement le projet

### 4.3.1 dans sa phase travaux

Le projet sera réalisé en plusieurs phases engendrant des travaux sur la période 2019 – 2023 : réalisation des aménagements de surface et des liaisons verticales, puis réalisation du souterrain.

Les travaux auront un impact très limité sur le trafic ferroviaire. Le souterrain Château-Landon étant déjà existant sous le faisceau de voies, aucun travaux sous voie n'est envisagé.

Les liaisons verticales sont réalisées d'une part, à proximité de l'escalier monumental pour rejoindre la rue d'Alsace et, d'autre part, le long du bâtiment 50 Alsace (côté hôtel) pour permettre de remonter le souterrain Château-Landon existant et d'accéder à la passerelle menant au jardin Balcon Vert (vers la rue d'Alsace) depuis le rez de quai.

Les travaux de réaménagement de voirie comprennent la piétonisation partielle de rues de desserte locale telles que la rue d'Alsace, la rue de Dunkerque et le parvis de la gare Magenta.

Ces travaux se feront en coordination avec les projets de l'Hôtel OKKO (projet privé) et du Jardin public Balcon Vert (sur le toit de l'hôtel) et des projets transports, en particulier l'arrivée du CDG Express et le projet Gare du Nord 2024 porté par la SNCF et sa filiale SEMOP.

### 4.3.2 dans sa phase d'exploitation

Le projet rendra possible un cheminement lisible, et sécuritaire entre les gares pendant les horaires d'ouvertures de celles-ci.

Les ascenseurs permettront de relier les différents niveaux entre eux (rue d'Alsace haute, liaison niveau gare de l'Est et souterrain) assurant ainsi des accès tout public, y compris PMR.

Le réaménagement des espaces urbains (piétonisation partielle de rues de desserte locale) permettra une clarification du fonctionnement des abords des gares et une sécurisation des déplacements.

#### 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).

Au stade actuel des études, les procédures susceptibles de concerner le projet sont :

- Dossier de déclaration ou autorisation Loi sur l'eau,
- Permis d'aménager ou Demande d'autorisation de construire, d'aménager ou de modifier un établissement recevant du public (ERP)
- Conventions d'occupation temporaire pour la réalisation des travaux,
- Mise en place d'un dispositif d'information et d'échange avec le public sur le projet et les sujétions pendant les travaux,

Par ailleurs, l'ABF sera consulté pour avis préalable, le futur passage souterrain étant concerné par plusieurs périmètres de protection associés à deux monuments historiques nationaux (cf. partie 5).

Enfin, l'Inspection générale des carrières sera consultée, les futurs aménagements étant situés sur des zones d'anciennes carrières et des poches de gypse antéludien. L'IGC émettra un avis sur le projet et formulera si besoin des préconisations spécifiques.

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

Grandeurs caractéristiques	Valeur(s)
Longueur nouveau souterrain	env 50 à 70 m
Surface des aménagements urbains	env 10 350m <sup>2</sup>
Ascenseurs	3 à 7 ascenseurs (nombre à définir selon faisabilité)
Escaliers mécaniques	6 escaliers mécaniques

#### 4.6 Localisation du projet

Adresse et commune(s)  
d'implantation

Coordonnées géographiques<sup>1</sup>

Long. 48°52'46''N

Lat. 2°21'31''E

Rue Lafayette  
Rue d'Alsace

À Paris

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

Point de départ :

Long. 48°52'39''N

Lat. 2°21'29''E

Point d'arrivée :

Long. 48°52'47''N

Lat. 2°21'33''E

Communes traversées :

Paris

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

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

- Souterrain Château-Landon : la création de la galerie technique ferroviaire qui était concomitante avec la création de la Gare de l'Est  
-Création d'éléments élévatoires (ascenseurs, escaliers mécaniques) dans la cour Ouest de la Gare de l'Est  
-Création d'un débouché souterrain dans la gare souterraine de Magenta.

Le projet concerne parallèlement des installations ferroviaires existantes en gare de l'Est et Magenta.

<sup>1</sup> 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 de l'environnement vous propose un regroupement de ces données environnementales par région, à l'adresse suivante : <http://www.developpement-durable.gouv.fr/-Les-donnees-environnementales-.html>.

Cette plateforme vous indiquera la définition de chacune des zones citées dans le formulaire.

Vous pouvez également retrouver la cartographie d'une partie de ces informations sur le site de l'inventaire national du patrimoine naturel (<http://inpn.mnhn.fr/zone/sinp/espaces/viewer/>).

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 type="checkbox"/>	
En zone de montagne ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Dans une zone couverte par un arrêté de protection de biotope ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Sur le territoire d'une commune littorale ?	<input type="checkbox"/>	<input 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 type="checkbox"/>	
Sur un territoire couvert par un plan de prévention du bruit, arrêté ou le cas échéant, en cours d'élaboration ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	La ville de Paris est couverte par un plan de prévention du bruit dans l'environnement.
Dans un bien inscrit au patrimoine mondial ou sa zone tampon, un monument historique ou ses abords ou un site patrimonial remarquable ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Aire d'étude incluant des monuments historiques et particulièrement la gare du Nord (MH inscrit) et la gare de l'Est (MH partiellement inscrit). Le projet se situe à moins de 500m de ces deux monuments. Le projet n'est pas concerné par des ZPPAUP, AMVAP ou secteur sauvegardé.

Dans une zone humide ayant fait l'objet d'une délimitation ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Dans une commune couverte par un plan de prévention des risques naturels prévisibles (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"/>	<p>La commune de Paris est couverte par un PPRI. La zone du projet n'est inscrite dans aucune des zones du PPRI. La zone du projet se situe dans une zone présentant un risque d'inondation par remontée de nappe (sensibilité moyenne à forte).</p> <p>Le périmètre d'étude du projet n'est pas concerné par un PPR effondrement cependant un effondrement a été recensé dans la gare de l'Est. Le risque retrait-gonflement des argiles n'est pas renseigné au droit de la zone du projet.</p>
Dans un site ou sur des sols pollués ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	A ce stade des études, aucune analyse de sol n'a été réalisée. Les sites du projet ne sont pas recensés sur Basias ou Basol.
Dans une zone de répartition des eaux ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
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"/>	
Dans un site inscrit ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	L'aire d'étude se situe dans le site inscrit « Ensemble urbain de Paris ».
<b>Le projet se situe-t-il, dans ou à proximité :</b>	<b>Oui</b>	<b>Non</b>	<b>Lequel et à quelle distance ?</b>
D'un site Natura 2000 ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
D'un site classé ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	

## 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 ? <i>Appréciez sommairement l'impact potentiel</i>
<b>Ressources</b>	Engendre-t-il des prélèvements d'eau ? Si oui, dans quel milieu ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	En phase travaux, un pompage des arrivées d'eau pourra être nécessaire afin d'assécher l'emprise et évacuer l'eau s'écoulant dans le tunnel. Des études spécifiques seront réalisées afin de préciser l'impact du projet ; un suivi piézométrique sera mis en œuvre. Un dossier loi sur l'eau sera réalisé si besoin.
	Impliquera-t-il des drainages / ou des modifications prévisibles des masses d'eau souterraines ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	L'aménagement du bipôle intègre entre autres des ouvrages souterrains qui pourront modifier les masses d'eau souterraines. Les masses d'eau concernées sont les FRHG104 (Eocène du Valois, masse libre) et FRHG2018 (Albien-néocomien, masse captive). La zone d'étude est principalement concernée par la nappe de l'Éocène supérieure, notamment dans les calcaires de Saint-Ouen ainsi que dans les marnes gypseuses et les gypses. Le toit de cette nappe est compris entre 25 m et 50 m sous le périmètre d'étude du projet Des études spécifiques seront réalisées afin de préciser cet impact et définir si besoin des mesures.
	Est-il excédentaire en matériaux ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Les travaux généreront des déblais lors du creusement du souterrain. Les déchets seront triés, traités, évacués selon la filière adaptée (sites agréés). De plus, le Maître d'ouvrage en charge de la réalisation du souterrain piéton, veillera également au mode de transport des matériaux afin d'en limiter l'impact sur l'environnement.
	Est-il déficitaire en matériaux ? Si oui, utilise-t-il les ressources naturelles du sol ou du sous-sol ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Des matériaux pour la structure des aménagements seront nécessaires. De plus, la MOA veillera également au mode de transport des matériaux afin d'en limiter l'impact sur l'environnement
<b>Milieu naturel</b>	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"/>	Les aménagements prévus prendront place soit en souterrain, soit dans des bâtiments, soit sur de l'espace public existant. Les impacts sur la biodiversité urbaine seront nuls.
	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"/>	

	Est-il susceptible d'avoir des incidences sur les autres zones à sensibilité particulière énumérées au 5.2 du présent formulaire ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il la consommation d'espaces naturels, agricoles, forestiers, maritimes ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
<b>Risques</b>	Est-il concerné par des risques technologiques ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Est-il concerné par des risques naturels ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il des risques sanitaires ? Est-il concerné par des risques sanitaires ?	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	
<b>Nuisances</b>	Engendre-t-il des déplacements/des trafics	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Les déplacements engendrés sont des déplacements piétons pour la très grande majorité.
	Est-il source de bruit ? Est-il concerné par des nuisances sonores ?	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	Le projet n'est pas de nature à augmenter les nuisances sonores étant donné qu'il s'agit exclusivement du développement de modes doux (mode piéton). Seule la phase travaux générera des nuisances sonores pour les habitants et les riverains (creusement du souterrain et mouvements d'engins sur le chantier pour la réalisation des travaux), mais elle sera limitée dans le temps et dans l'espace.

	<p>Engendre-t-il des odeurs ?</p> <p>Est-il concerné par des nuisances olfactives ?</p>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	<p>Engendre-t-il des vibrations ?</p> <p>Est-il concerné par des vibrations ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>Lors des démolitions, la puissance des engins sera limitée afin de réduire les effets de vibration induits.</p>
	<p>Engendre-t-il des émissions lumineuses?</p> <p>Est-il concerné par des émissions lumineuses ?</p>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
<b>Emissions</b>	<p>Engendre-t-il des rejets dans l'air ?</p>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	<p>Engendre-t-il des rejets liquides ?</p> <p>Si oui, dans quel milieu ?</p>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	<p>Engendre-t-il des effluents ?</p>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	<p>Engendre-t-il la production de déchets non dangereux, inertes, dangereux ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>Le projet générera des déblais liés au creusement du souterrain piéton. Les déchets seront triés, traités, évacués selon la filière adaptée (sites agréés). De plus, le Maître d'ouvrage désigné veillera également au mode de transport des matériaux afin d'en limiter l'impact sur l'environnement</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"/>	Le projet prend place dans des périmètres de protection de monuments historiques (gares du Nord et de l'Est) ; l'ABF sera consulté pour avis préalable. D'autre part, les travaux réalisés sur l'espace urbain permettront d'apporter une véritable valeur qualitative aux espaces de proximité des deux monuments précités.
	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"/>	Les accès au secteur seront maintenus mais pourront être modifiés au fur et à mesure des aménagements prévus. Le phasage des travaux retenu permettra de limiter les modifications des conditions de circulation et de maintenir les accès aux quais et aux services liés aux TC.

**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 :

Le projet de liaison entre la Gare de l'Est et le pôle Magenta-Gare du Nord est en interface avec :

- L'arrivée de CDG Express à Gare de l'Est (horizon 2023)
- Le projet Gare du Nord 2024, porté par la SNCF-Gares et Connexions avec sa filiale SEMOP récemment constituée (à noter que le projet Gare du Nord 2024 n'impacte pas physiquement la gare souterraine Magenta dédiée aux circulations du RER E). Le projet Gare du Nord 2024 n'est pas encore stabilisé puisque un appel à projet est en cours par la SEMOP et que le programme ne sera pas arrêté avant le milieu de l'année 2018 (au mieux)
- Le projet de construction de l'Hôtel OKKO (horizon 2019) et du jardin PUBLIC du Balcon Vert (horizon 2020)
- Le projet de valorisation de l'immeuble du 50 rue d'Alsace portée par SNCF-Immo (également à l'état de réflexion très amont)

**Le bipôle apportera des facilités de déplacements à l'ensemble de ces projets, mais ceux-ci ne représentent pas une condition sinequanone à sa réalisation, et inversement. Aucune de ces opérations ou travaux ne sont nécessaires à sa réalisation ou à l'atteinte de ses objectifs.**

**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) :**

Le projet aura des incidences très positives sur son environnement puisqu'il permettra de meilleurs déplacements à pied des usagers entre Gare de l'Est et le pôle Magenta-Gare du Nord.

Il ne générera pas de bruit, ni de pollution de l'air, et vise au contraire une réduction de ce type de nuisance au abords du Bipôle. De même, il ne générera pas de nouvelles surfaces imperméables et n'aura pas d'impacts sur la biodiversité urbaine locale (quasi inexistante). Il ne remettra pas non plus en question le fonctionnement de l'espace public aérien.

Dans le cadre des études techniques du projet, une réflexion approfondie est menée afin d'éviter tout impact indésirable sur l'environnement concerné.

Les impacts indésirables se manifesteront exclusivement en phase chantier :

- le creusement du souterrain sera générateur de déblais. Le transport des matériaux excavés et leur mise en dépôt s'accompagneront de la mise en œuvre de mesures spécifiques pour réduire les impacts de la circulation des camions et favoriser l'intégration dans l'environnement des sites de stockage des déblais.
- lors des travaux, du pompage sera très probablement nécessaire. Un suivi de la qualité des eaux pompées sera mis en œuvre afin de s'assurer que leur rejet est possible dans le réseau d'eau pluvial. Si besoin, des mesures de dépollution seront mises en œuvre.
- le projet prend place dans des zones de servitudes au PLU de Paris comme les zones d'anciennes carrières et les poches de gypses antéludien. L'inspection générale des carrières émettra un avis sur le projet et formulera si besoin des préconisations spécifiques.

### **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.

Ce projet fortement attendu depuis des années et qui fait l'objet d'un consensus de l'ensemble des parties (Cf. Bilan de la concertation approuvé au conseil du Syndicat des transports d'Ile-de-France le 28 juin 2017) améliorera considérablement le confort des flux piétons entre la Gare de l'Est et le pôle Magenta-Gare du Nord (lien souterrain et lien de surface).

Ce projet étant exclusivement orienté vers le développement des modes doux et notamment la marche à pied, il limitera le recours aux modes de transports individuels et déchargera une partie des modes collectifs (métro, bus) utilisés pour relier les deux gares. Il est donc très bénéfique à la fois pour l'environnement et pour la santé des usagers.

Les seuls impacts indésirables identifiés sont limités à la phase travaux (bruit lors du creusement du tunnel et de l'évacuation des déblais).

Aussi, au vu des bénéfices attendus pour son environnement et pour le confort des usagers et compte tenu que la seule gêne occasionnée se limitera à la phase chantier, le projet ne nous semble pas devoir nécessiter une évaluation environnementale.

## 8. Annexes

### 8.1 Annexes obligatoires

Objet	
<b>1</b>	Document CERFA n°14734 intitulé « informations nominatives relatives au maître d'ouvrage ou pétitionnaire » - <b>non publié</b> ;
<b>2</b>	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) ;
<b>3</b>	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 ;
<b>4</b>	Un plan du projet <u>ou</u> pour les travaux, ouvrages ou aménagements visés aux catégories 5° a), 6° b) et c), 7°, 9°, 10°, 11°, 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 ;
<b>5</b>	Sauf pour les travaux, ouvrages ou aménagements visés aux 5° a), 6° b) et c), 7°, 9°, 10°, 11°, 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 ;
<b>6</b>	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.

## 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


## 9. Engagement et signature

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

Fait à Paris

le, 03 octobre 2017

Signature

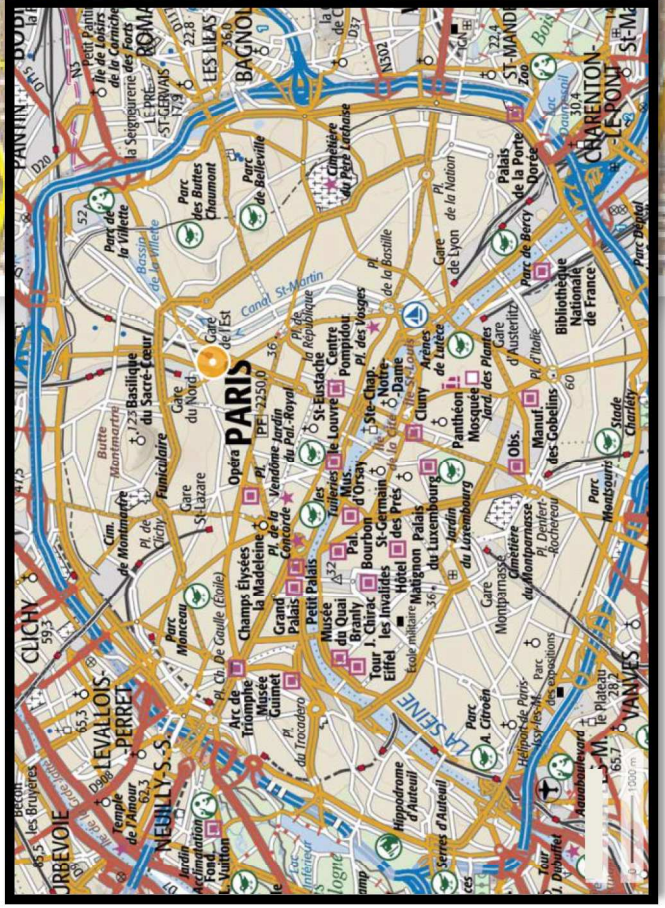


**Alexandre BERNUSSET**  
**Directeur**

Insérez votre signature en cliquant sur le cadre ci-dessus

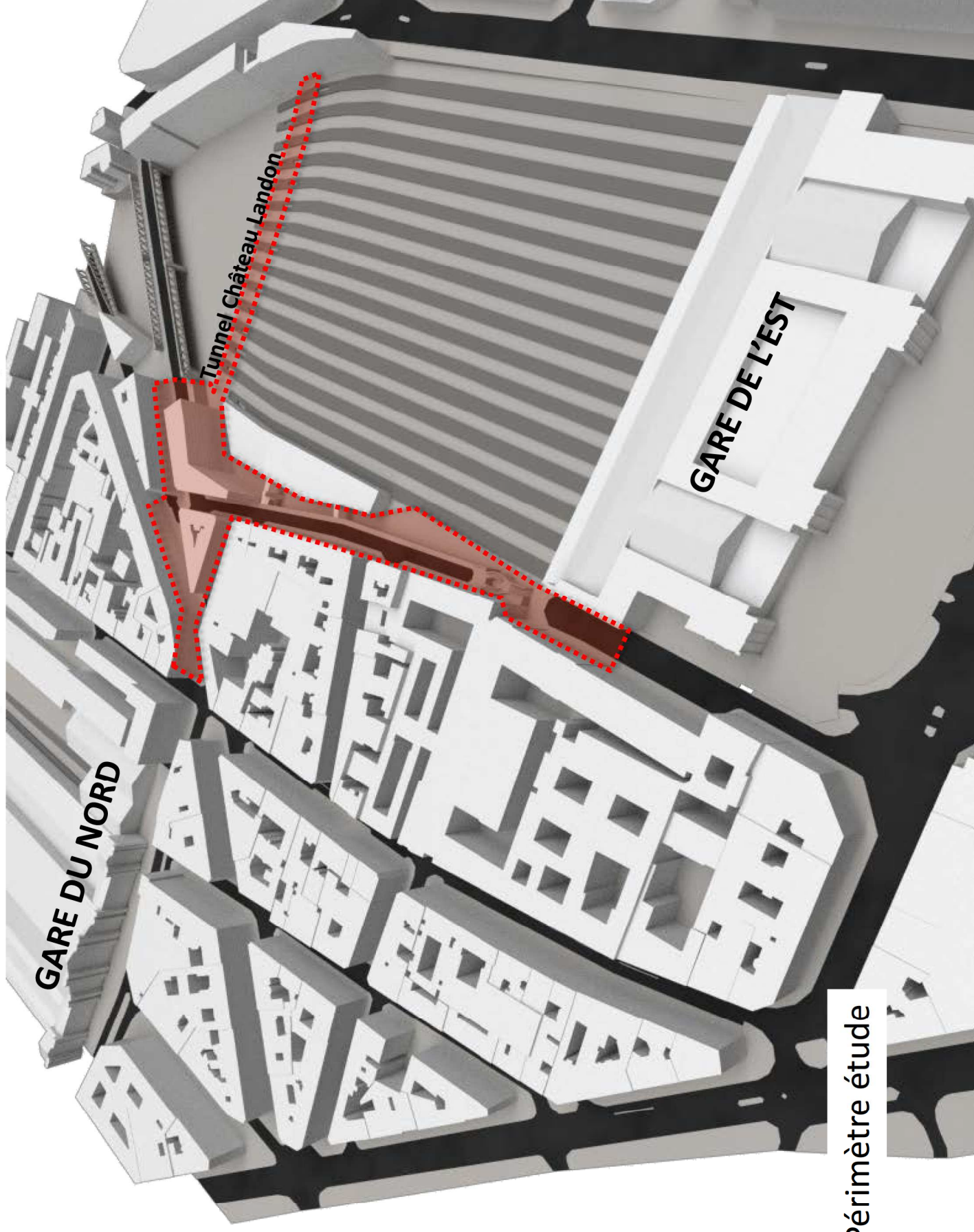


# Annexe 2 : Plan de situation





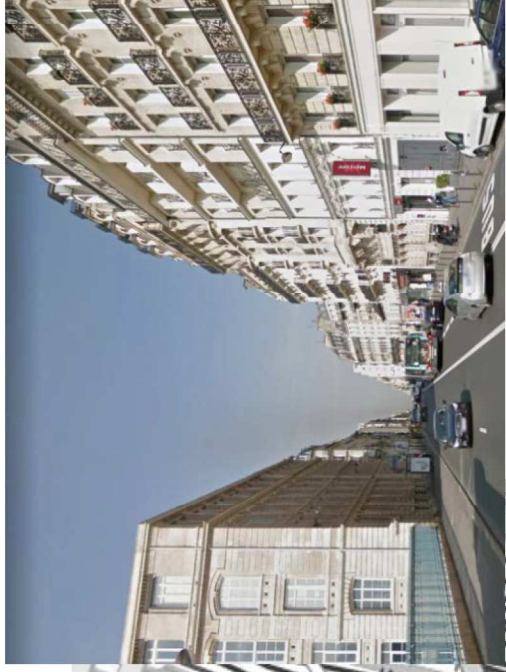
# Annexe 2 suite : Localisation du périmètre de projet



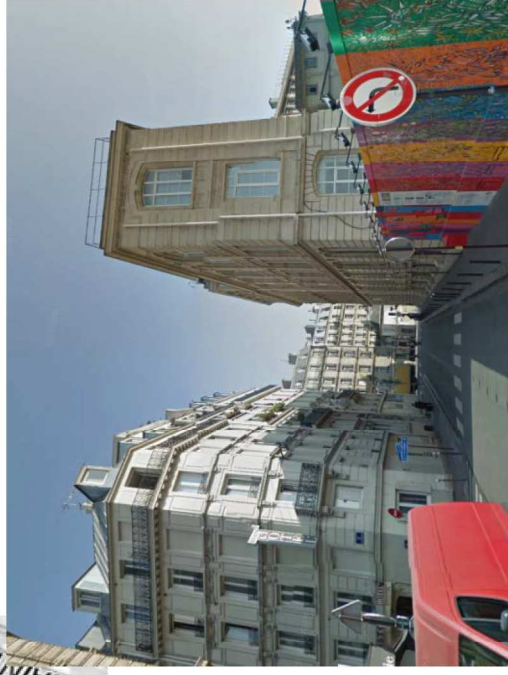
Périmètre étude



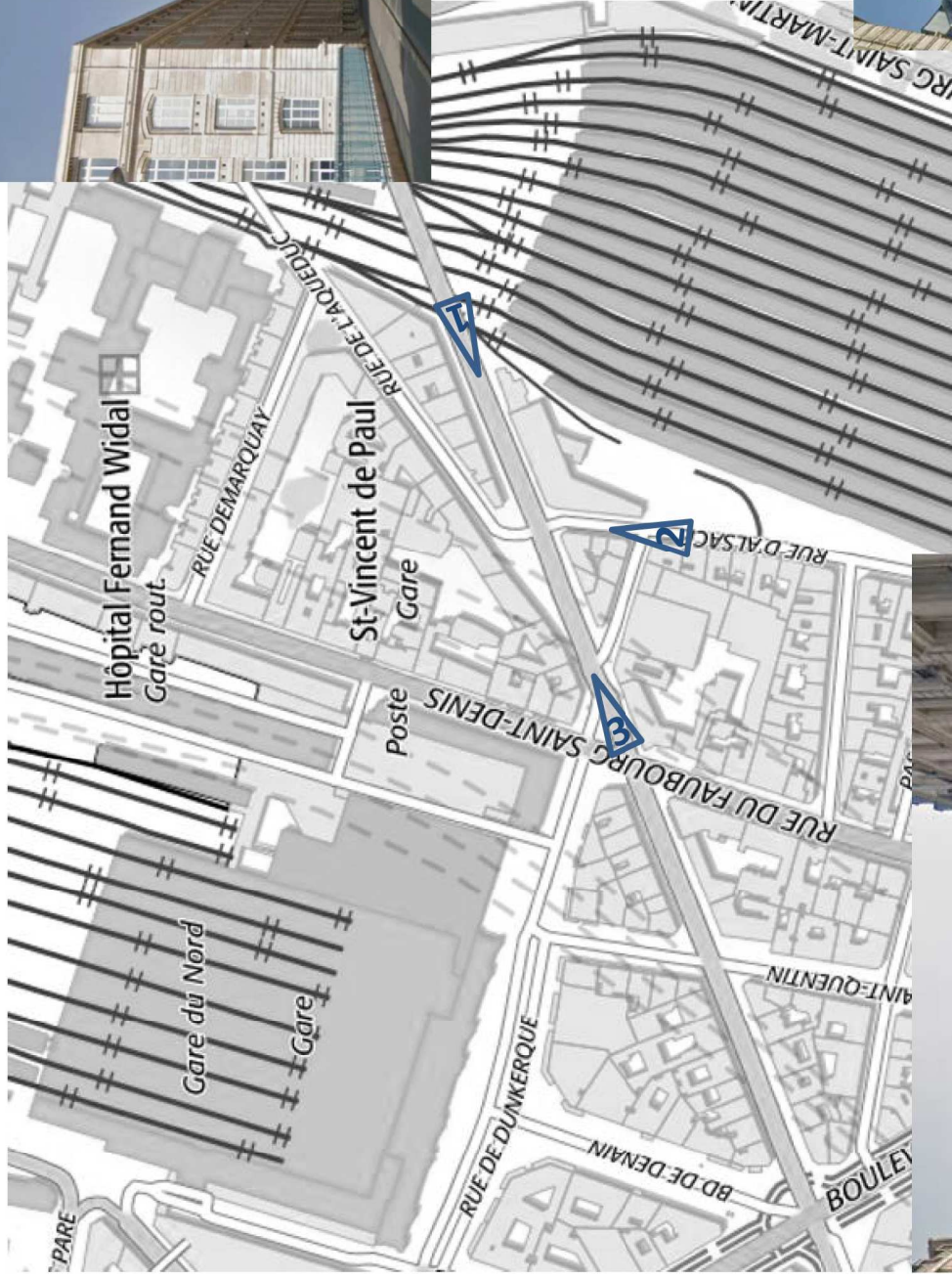
# Annexe 3 : Photographies du site



1 – Rue Lafayette



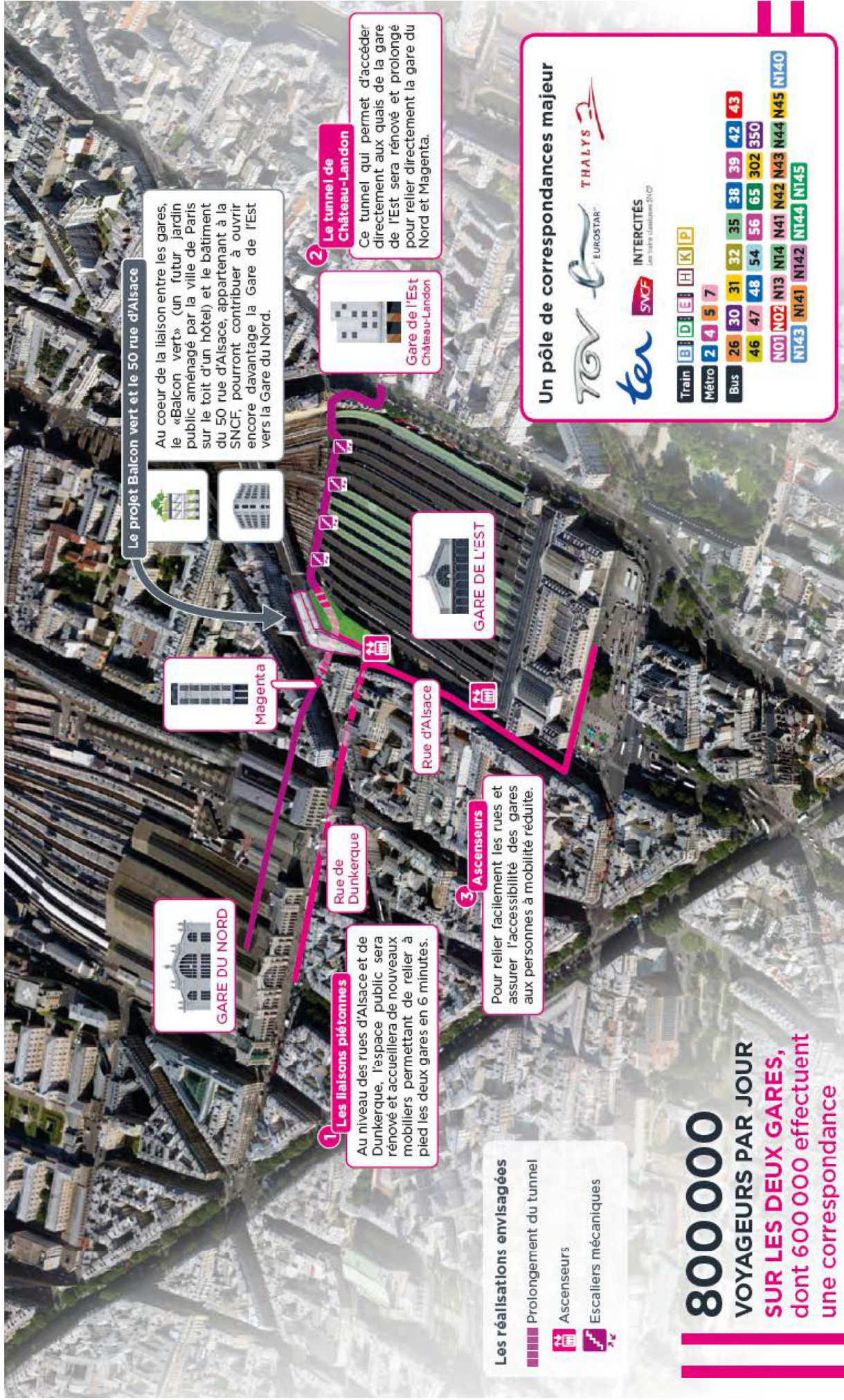
2 – Rue d'Alsace



3 – Rue Lafayette

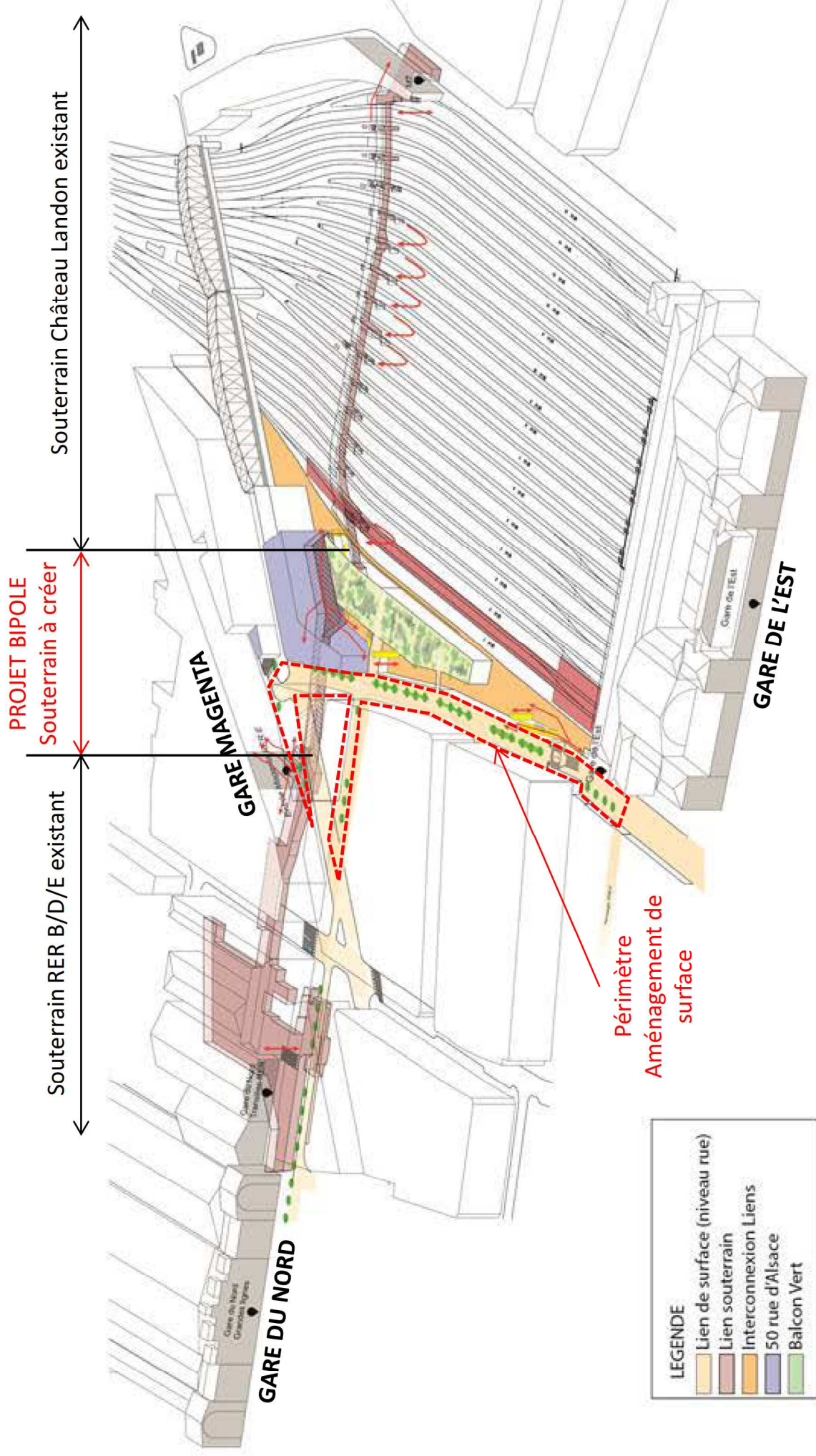


# Annexe 4 : Plan du projet





# Annexe 4 : Plan du projet suite





# Annexe 5 : Plan des abords du projet



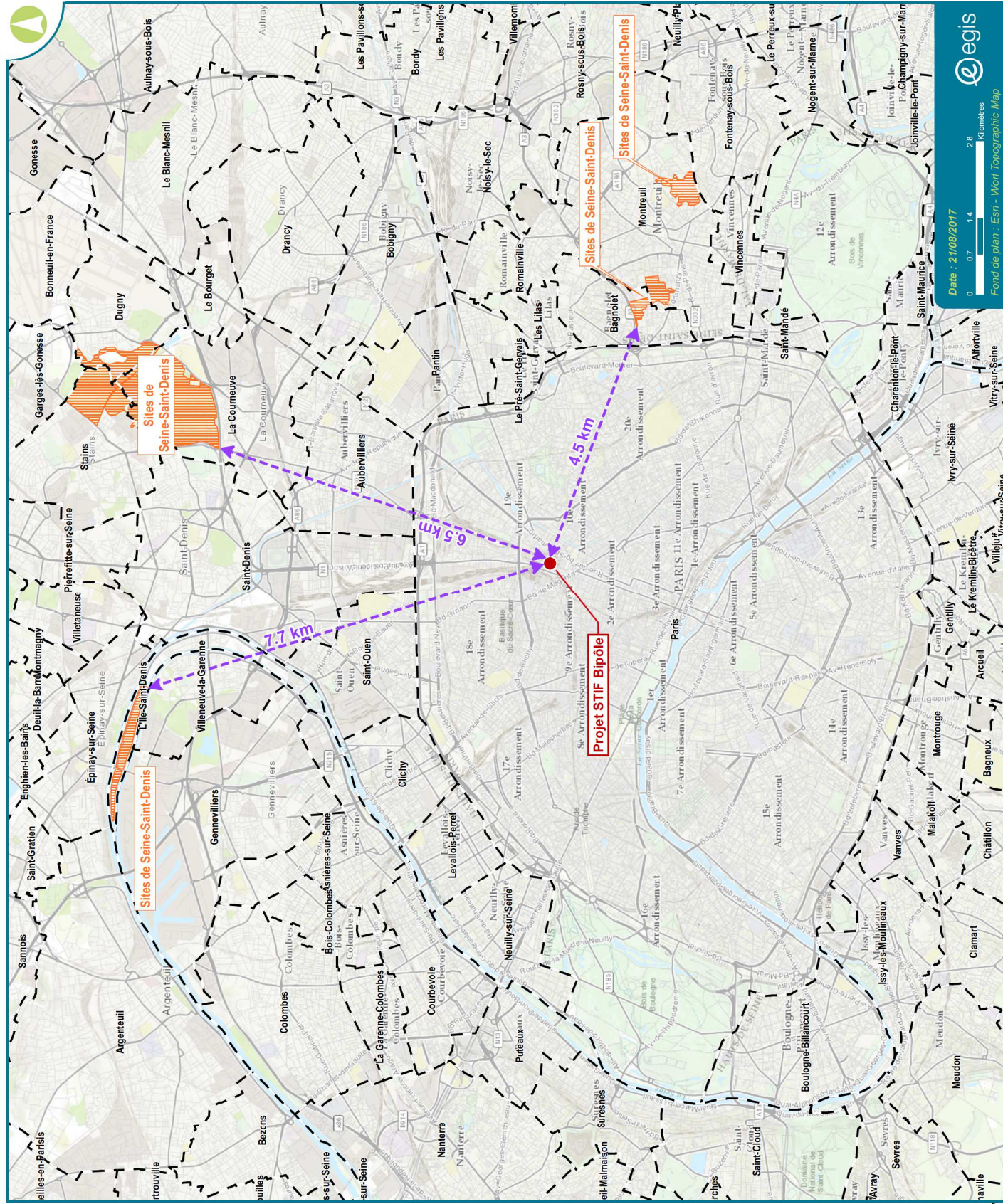
■ Périmètre du projet  
■ Bipôle

Date : 21/08/2017  
0 30 60 120 m  
Fond de plan : Esri





# Annexe 6 : Sites Natura 2000 à proximité du projet



--- Limite de commune

**Natura 2000**

▨ Zone de Protection Spéciale (ZPS)

Date : 21/08/2017

0 0.7 1.4 2.8 Kilomètres

Fond de plan - Esri - World Topographic Map

