

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 :

22/01/18

Dossier complet le :

28/01/19

N° d'enregistrement :

F01119P0017

1. Intitulé du projet

Projet de construction du Parking souterrain des Sablons
Avenue du Général de Gaulle, Neuilly-sur-Seine (92)

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

NEUILLY PARC LES SABLONS

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

MILLER Vincent, Président

RCS / SIRET

8 3 4

1 7 8

5 6 8

RCS NANTERRE

Forme juridique

Société par actions simplifiée à associé unique

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 (Préciser les éventuelles rubriques issues d'autres nomenclatures (ICPE, IOTA, etc.))
Rubrique n°41 de l'annexe de l'article R.122-2 du Code de l'Environnement.	Catégorie : aires de stationnement de plus de 50 unités. Caractéristiques : réalisation d'un parking souterrain accessible au public de 450 places – ERP de type PS.

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

L'opération prévoit la création d'un parking d'environ 450 places sur 3 niveaux souterrains, dont : 10 places seront dédiées à des véhicules électriques, 9 aux PMR, 4 aux motos. Un espace sera réservé au stationnement de 20 vélos. Le projet accueillera également : des sanitaires publics, une station de lavage, une station de gonflage, ainsi qu'un local d'accueil et des locaux techniques au niveau -1.

L'ouvrage se développe sur une emprise d'environ 3 500 m². Chaque étage se développe sur 244 m de longueur sur 15 m de largeur (18 m au niveau des rampes). Les circulations verticales des véhicules, positionnées aux deux extrémités de l'ouvrage, s'effectueront par des rampes dont la pente n'excédera pas 16 %. L'accès des véhicules se fera entre le 116 et le 112 avenue Charles-de-Gaulle, la sortie entre le 82 et le 78 de l'avenue. Le parc de stationnement comportera en outre 3 accès piétons avec escaliers et ascenseur.

Le dépôt du PC est prévu en 2019, le démarrage des travaux en été 2020, l'ouverture du parking en mars 2022.

Pour plus de détails, se référer à l'annexe n°4.

4.2 Objectifs du projet

Le projet de parking vise à compléter l'offre de stationnement sur le secteur de l'avenue Charles de Gaulle parallèlement à la réalisation, par la commune de Neuilly-sur-Seine, du projet dénommé « Les allées de Neuilly ».

Le projet de la commune a, en effet, pour objectif la requalification de l'avenue Charles de Gaulle depuis le Pont de Neuilly jusqu'à la Porte Maillot. Il a fait l'objet d'une étude d'impact (cf. annexe n°8), sur laquelle l'autorité environnementale a émis un avis (n° EE-1336-17) le 7 décembre 2017, et d'une enquête publique. Ce projet prévoit notamment la piétonisation des contre-allées et la suppression du stationnement sur les terre-pleins. De ce fait, son étude d'impact a étudié le cumul de ses effets avec ceux du parking des Sablons.

Pour sa part, le projet de parking des Sablons vise à compléter l'offre en stationnement avec la création de 450 places publiques en souterrain. Il s'agit de concevoir un équipement fonctionnel qui puisse assurer :

- une cohérence entre les flux de circulation des véhicules sur site, en surface et à l'intérieur du parc de stationnement,
- une organisation claire et sécurisante pour le public,
- une structure prenant en compte les contraintes du site.

4.3 Décrivez sommairement le projet

4.3.1 dans sa phase travaux

La phase chantier, d'une durée totale estimée à 21 mois, prévoit les étapes suivantes :

- Le dévoiement temporaire de la RN13, incluant le maintien des 2 x 4 voies, selon les modalités décrites en détail en annexe (cf. annexe n° 4, p. 24-26).
- La réalisation de travaux préparatoires nécessaires à la réalisation des travaux de construction : libération des emprises en surface, dévoiement des réseaux souterrains, terrassements, ...
- Construction de l'ouvrage (réalisation des fondations, construction du parking enterré, gestion des contraintes de circulation de surface en concertation avec les services de la VILLE et de la DIRIF, mise en place d'un système d'étanchéité en tête d'ouvrage, mise en place de protections mécaniques vis-à-vis du système d'étanchéité précité),
- Remblaiement après construction.

Une charte de type "Chantier Propre" sera établie. Des dispositions seront prises, pour limiter : les nuisances sonores, la dispersion de poussières, les fumées, les odeurs et les pollutions par rejet d'eau souillée et infiltration.

Il est à noter que la construction du tunnel EOLE et les travaux d'aménagement des contre allées se feront en parallèle des travaux de construction du parking. Le calendrier a été élaboré pour éviter la concomitance des travaux de construction du parking avec le passage du tunnelier EOLE sur l'emprise de l'ouvrage. Le chantier d'EOLE, qui nécessite un important rabattement des eaux souterraines au niveau de la Porte Maillot, permettra au chantier du parking de s'en prémunir.

Pour plus de détails, se référer à l'annexe n°4 ("Phase Chantier" et "Charte Chantier Propre ") n°7 ("Eaux souterraines").

4.3.2 dans sa phase d'exploitation

Le projet est destiné à une utilisation principale de parc de stationnement pour véhicules (450 places) sur 3 niveaux de sous-sol. Il s'agit d'un parc de stationnement ouvert au public, accessible 24h/24, classé comme un ERP de type PS. 10 places seront dédiées à des véhicules électriques, 9 aux PMR, 4 aux motos. Un espace sera réservé au stationnement de 20 vélos. Le projet accueillera également quelques autres activités connexes : une station de lavage et une station de gonflage.

L'accès des véhicules au parking se fera entre le 116 et le 112 avenue Charles-de-Gaulle, la sortie s'effectuera entre le 82 et le 78 avenue Charles-de-Gaulle. Le parc de stationnement comportera en outre 3 accès piétons avec escaliers et ascenseur.

L'ouvrage sera raccordé aux différents réseaux (eau potable, assainissement des eaux usées, réseau électrique, réseau fibre/télécom, ...) qui desservent déjà ce quartier de Neuilly-sur-Seine.

Les eaux pluviales seront gérées via le réseau de récupération des eaux pluviales du parking qui sera raccordé à celui de la ville. De plus, le projet de réaménagement des contre-allées comportera la création d'espaces verts, contribuant à limiter les rejets d'eaux pluviales dans le réseau.

Les eaux répandues sur les plateaux seront récoltées dans un réseau spécifique pour être acheminées vers un séparateur d'hydrocarbures avant rejet dans la fosse de relevage. Les eaux usées et eaux vannes seront collectées par les avaloirs et seront ramenées vers un séparateur à hydrocarbures et relevées par un circuit différent du précédent. Il est prévu la réalisation d'une fosse à hydrocarbure de 1m3 sous le dallage du niveau -3.

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 fera l'objet de :

- une demande de permis de construire (2019),
- un dossier de déclaration au titre de la Loi sur l'Eau,
- un dossier d'exploitation sous chantier pour instruction par la DIRIF pour le dévoiement temporaire de la RN13.

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

Grandeurs caractéristiques	Valeur(s)
Emprise globale d'aménagement	3 500 m ²
Nombre de niveaux de sous-sol	3
Places de stationnement (total).....	450
Places dédiées à des véhicules électriques.....	10 (150 places pré-équipées)
Places dédiées aux PMR.....	9
Places dédiées aux motos.....	4
Places dédiées aux vélos.....	20
Longueur / largeur / profondeur.....	244 m / 15 m / 12 m

4.6 Localisation du projet

Adresse et commune(s)
d'implantation

Avenue du Général de Gaulle,
entre la rue de l'Hôtel de Ville et la
Rue Louis Philippe
Neuilly-sur-Seine (92)

Coordonnées géographiques¹

Long. 48°52'55" N Lat. 02°16'10" E

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. ___ ° ___ ' ___ " 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

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

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 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 checked="" type="checkbox"/>	Les ZNIEFF les plus proches du site sont : - la ZNIEFF de type 1 relative aux « vieux boisements et ilots de vieillissement du bois de Boulogne » (110020422), à environ 700 m au sud-est du site. - la ZNIEFF de type 2 concernant le « Bois de Boulogne » (110001696), à environ 300 m au sud du site.
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"/>	Neuilly-sur-Seine est concernée par un PPBE approuvé en 2014. Le site du projet est concerné par RN13 (avenue Charles de Gaulle), classée en catégorie 2 (zone affectée par le bruit de 250 m) d'après le classement acoustique des infrastructures en fonction de leur niveau sonore.
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 site est concerné par le périmètre de protection des Monuments Historiques suivants : - L'immeuble du 60bis avenue Charles de Gaulle (partiellement inscrit par arrêté du 13 septembre 1991), à 100 m de distance du site, - La maison Sainte-Anne (la chapelle et la façade ancienne du bâtiment ont été inscrits par arrêté du 14 novembre 1994), à environ 400 m de distance du site.

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"/>	La commune de Neuilly-sur-Seine est concernée par : - PPRN Inondations : OUI (approuvé le 09/01/2004, révisé le 07/07/2017), mais le site du projet n'est pas concerné par le zonage réglementaire, - PPRN cavités souterraines : NON, - PPRN mouvements de terrain : NON, - PPRT : NON.
Dans un site ou sur des sols pollués ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Une étude de pollution a été faite au droit du site par SOLPOL en 2017 (cf. annexes n°7 et 10). Les analyses sur le sol ont montré la présence de polluants au droit de certains sondages, ce qui nécessitera une gestion différenciée des terres excavées, vers des filières de traitement adaptées (ISDI, ISDND, « Biocentre » ou « Comblement de carrière pour terres sulfatées »). Les diagnostics réalisés par la société DOMOBAT indiquent qu'il n'y a pas d'amiante dans les enrobés au droit du site (cf. annexe n°12).
Dans une zone de répartition des eaux ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le site est localisé dans la zone de répartition des eaux (ZRE) de la nappe de l'Albien.
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 type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Les sites inscrits les plus proches sont : - L'ensemble des quartiers urbains à Neuilly-sur-Seine, à environ 250 m de distance du site du projet, - L'ensemble urbain de Paris, à environ 750 m de distance du site du projet.
Le projet se situe-t-il, dans ou à proximité :	Oui	Non	Lequel et à quelle distance ?
D'un site Natura 2000 ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le site Natura 2000 le plus proche du projet est une entité de la ZPS des "Sites de Seine-Saint-Denis" (FRFR1112013), située à environ 8 km de distance. Le site du projet n'est pas en mesure d'accueillir d'espèces visées par la directive, ni d'avoir un lien écologique avec la zone Natura 2000 (cf. annexe n°6).
D'un site classé ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le site classé le plus proche est représenté par le "Bois de Boulogne", à environ 300 m de distance du site du projet.

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>
Ressources	Engendre-t-il des prélèvements d'eau ? Si oui, dans quel milieu ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet ne comporte aucun prélèvement directe d'eau dans les eaux superficielles ou souterraines au droit du site.
	Impliquera-t-il des drainages / ou des modifications prévisibles des masses d'eau souterraines ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	En phase définitive, le projet interceptera la nappe : un cuvelage est donc prévu, jusqu'au niveau des EE (Eaux Exceptionnelles, crue centennale), soit 26.60 NGF. Les travaux de gros oeuvre du parking s'achèveront avant la fin du rabattement de nappe effectué par la SNCF dans le cadre des travaux de construction de la station d'EOLE à la porte Maillot. L'annexe 7 précise les mesures envisagées dans l'hypothèse d'un décalage du calendrier. Il est dans tous les cas prévu un dossier de déclaration Loi sur L'eau. (Cf. annexes n° 7, 9 et 11)
	Est-il excédentaire en matériaux ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le projet comporte 3 niveaux de sous-sol, ce qui nécessitera une évacuation de terres excavées. En raison de la présence de polluants au droit de certains sondages, une gestion différenciée des terres sera nécessaire. Le volume global de terres à gérer suivant les installations spécifiques est estimé au maximum à 54 000 m3 (sur la base d'un dimensionnement initial du projet à 500 places). (Cf. annexes n° 7 et 10)
	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"/>	Le projet aura besoin de matériaux de construction (béton essentiellement).
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"/>	Localisé en milieu urbain, le site est actuellement artificialisé et occupé par des aires de stationnement de surface. La végétation présente (alignements de platanes) n'a pas d'intérêt écologique particulier. Le projet prévoit l'abattage des arbres présents au-dessus du site, et la protection des arbres existants à proximité immédiate de l'ouvrage projeté. En phase définitive, le site sera réaménagé avec notamment des arbres, des espaces paysagers et végétalisés, comme prévu dans le cadre du projet global des contre-allées de Neuilly (cf. annexe n°8).
	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"/>	Le "Sites de Seine-Saint-Denis" constituent la zone NATURA 2000 la plus proche du projet (8 km). Le site du projet n'est pas en mesure d'accueillir d'espèces visées par la directive. Il n'existe aucune connexion écologique fonctionnelle entre le site Natura 2000 et le projet (cf. annexe n°6).

	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"/>	Aucune consommation d'espace n'est prévue, le site étant déjà urbanisé et s'agissant d'un projet de parking souterrain.
Risques	Est-il concerné par des risques technologiques ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Neuilly-sur-Seine n'est soumise à aucun PPRT et n'accueille aucun site SEVESO. Le transport de matières dangereuses est interdit sur la RN13 ainsi que dans le tunnel de la Défense.
	Est-il concerné par des risques naturels ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le site est hors zone inondable et hors zonage réglementaire du PPRI de la Seine. Il est toutefois soumis à un risque de remontées de nappe. C'est pour cette raison que l'ouvrage définitif sera cuvelé. Les travaux de gros oeuvre du parking s'achèveront avant la fin du rabattement de nappe effectué par la SNCF dans le cadre des travaux de construction de la station d'EOLE à la porte Maillot. (Cf. annexes n° 7, 9 et 11)
	Engendre-t-il des risques sanitaires ? Est-il concerné par des risques sanitaires ?	<input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	Le projet ne sera pas à l'origine de risques sanitaires ni de pollutions, sinon celles liées à la circulation des véhicules (qui est toutefois négligeable par rapport aux flux sur l'avenue). Le parking sera équipé d'un système de ventilation et desenfumage, ainsi que d'une fosse à hydrocarbures traitant à la fois les eaux usées et les eaux pluviales. Des études de pollution ont été faites au droit site : les terres polluées identifiées seront évacuées en filière adaptée. Aucune trace d'amiante n'a été repérée dans les chaussées. (Cf. annexes n° 7, 10 et 12)
Nuisances	Engendre-t-il des déplacements/des trafics	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet ne générera pas des déplacements supplémentaires. Au contraire, il permet de recréer une offre de stationnement répondant aux besoins du secteur, suite à la suppression des places de stationnement superficielles, dans le cadre du projet de requalification des contre-allées de Neuilly-sur-Seine. Le trafic des usagers du parking (750 véhicules / jour en moyenne) est par ailleurs négligeable par rapport aux flux de véhicules sur l'avenue Charles de Gaulle (environ 150 000 véh/jour).
	Est-il source de bruit ? Est-il concerné par des nuisances sonores ?	<input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	Le projet ne génère pas de gêne sonore particulière, à l'exception des nuisances indirectes liées à la circulation automobile. En phase chantier, des dispositions seront prises pour limiter les nuisances sonores (cf. annexe n°4). La RN13 constitue une source de bruit concernant le site. Toutefois le projet, en raison de sa nature (parking souterrain), n'est pas "sensible" vis-à-vis de nuisances sonores.

	<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>En phase chantier, des dispositions seront prises pour limiter les éventuelles odeurs (cf. annexe n°4).</p>
	<p>Engendre-t-il des vibrations ?</p> <p>Est-il concerné par des vibrations ?</p>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	<p>Les vibrations des ouvrages avoisinantes (métro, RER A, futur RER E) n'auront pas d'impact sur le parking souterrain.</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"/>	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<p>Le projet s'inscrit dans un contexte urbain, déjà concerné par une ambiance lumineuse importante. L'ouvrage projeté et ses émergents ne vont que très peu modifier le contexte lumineux local. Les éclairages seront à LED avec détection de présence.</p>
Emissions	<p>Engendre-t-il des rejets dans l'air ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>Des rejets de polluants atmosphériques (indirectes) seront liés aux circulations automobiles et aux besoins énergétiques de l'ouvrage. Le projet est prévu pour accompagner la transition vers les véhicules non polluants : 10 places dédiées aux véhicules électriques sont prévues dès l'ouverture, et 150 places sont pré-équipées pour pouvoir répondre aux besoins futurs.</p> <p>En phase chantier, des dispositions seront prises pour limiter la dispersion de poussières, ainsi que les fumées (cf. annexe n°4).</p>
	<p>Engendre-t-il des rejets liquides ?</p> <p>Si oui, dans quel milieu ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>Les eaux répandues sur les plateaux seront récoltées dans un réseau spécifique pour être acheminées vers un séparateur d'hydrocarbures avant rejet dans la fosse de relevage. Il est prévu la réalisation d'une fosse à hydrocarbure de 1m3 cuvelée sous le dallage du niveau -3.</p> <p>Le projet de réaménagement des contre-allées comportera la création d'espaces verts, contribuant à limiter les rejets d'eaux pluviales dans le réseau.</p>
	<p>Engendre-t-il des effluents ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>Les eaux usées et eaux vannes seront collectées par les avaloirs et seront ramenées vers un séparateur à hydrocarbures avant rejet dans le réseau d'assainissement qui dessert la ville.</p> <p>En phase chantier, des dispositions seront prises pour limiter les pollutions par rejets d'eau souillée et infiltration (cf. annexe n°4).</p>
	<p>Engendre-t-il la production de déchets non dangereux, inertes, dangereux ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>Le chantier générera des déchets divers, qui seront collectés et évacués selon les filières appropriées. En raison de la présence de polluants au droit de certains sondages, une gestion différenciée des terres sera nécessaire (cf. annexes n° 7 et 10).</p> <p>En fonctionnement, l'ouvrage sera source de quelques déchets ménagers et assimilés. Ils seront collectés et évacués par les filières de gestion des déchets en place sur la commune de Neuilly-sur-Seine.</p>

Patrimoine / Cadre de vie / Population	Est-il susceptible de porter atteinte au patrimoine architectural, culturel, archéologique et paysager ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le site est concerné par le périmètre de protection de 2 Monuments Historiques, dont un situé à peine à 50 m de distance. Les émergents (rampes, escaliers et ascenseurs) seront ainsi conçu en accord avec la ville, l'atelier ILEX (MOE du projet des allées de Neuilly) et l'Architecte des Bâtiments de France. Ils seront largement vitrés et positionnés dans une bande de 5 m entre la contre-allée et le cheminement piéton.
	Engendre-t-il des modifications sur les activités humaines (agriculture, sylviculture, urbanisme, aménagements), notamment l'usage du sol?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	L'usage du sous-sol sera légèrement modifié, en raison de la création d'un parking souterrain. Aucune autre modification importante n'est prévue (absence de modification de la topographie, parc de stationnement n'engendrant pas de déplacements supplémentaires...).

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 construction du parc de stationnement souterrain des Sablons s'inscrit dans une temporalité proche de celle du projet de la commune de Neuilly-sur-Seine dénommé « Les allées de Neuilly », lequel porte sur la requalification de l'avenue Charles de Gaulle, en particulier de ses contre-allées, depuis le Pont de Neuilly jusqu'à la Porte Maillot. Il est, en outre, situé sur une portion de son périmètre et aura, notamment, pour effet d'en pallier les incidences sur l'offre de stationnement locale. De ce fait, l'étude d'impact élaborée par la commune de Neuilly-sur-Seine dans le cadre de l'évaluation environnementale de son projet a, déjà, étudié les effets cumulés de ces deux projets (cf. annexe n° 8). Ces deux projets devraient, notamment, conduire à rationaliser le stationnement sur cette partie du territoire communal et favoriser la fluidité du trafic de surface.

A proximité immédiate du site du projet, le tunnel de l'infrastructure EOLE est en cours de construction. Comme expliqué en annexe n°7 (chapitre "Eaux souterraines"), les travaux d'EOLE auront un impact sur la nappe au droit du site (en raison du rabattement de nappe à la Porte Maillot, prolongé jusqu'en 2021).

Les « autres projets connus » situés à proximité du site sont :

- Divers projets de tours à Puteaux/La Défense (Tours Sisters, Tout Heckla, Tour M2, Tour Trinity, Tour Phare, ...),
 - Le projet de requalification du Boulevard de la Défense (avis du 20/10/2016),
 - Le projet de construction « Ville Multistrates » dans le 17^e arrondissement de Paris (2 immeubles en R+7 et R+9).
- Les impacts cumulés seront faibles en raison du relatif éloignement de ces projets.

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) :

- Effets paysagers : l'avis de l'ABF sera demandé et pris en compte lors de la conception du projet.
- Pollution du sous-sol : l'étude de pollution a mis en évidence la présence de polluants au droit de certains sondages, ce qui nécessitera une gestion différenciée des terres excavées, via des filières de traitement adaptées (ISDI, ISDND, « Biocentre » ou « Comblement de carrière pour terres sulfatées »). Le volume global de terres à évacuer, transporter et gérer suivant les filières spécifiques est estimé au maximum de 54 000 m³.
- Risque d'inondation par remontée de nappe : un cuvelage de l'ouvrage est donc prévu, jusqu'au niveau des EE, soit 26.60 NGF. En phase travaux, il ne sera pas nécessaire de prévoir de rabattement de la nappe, grâce au rabattement réalisé par la SNCF jusqu'en 2021, dans le cadre des travaux pour la construction d'EOLE à la porte Maillot.
- Incidences en phase chantier : en phase chantier, des dispositions seront prises pour limiter : la dispersion de poussières, les fumées et les odeurs, les pollutions par rejets d'eau souillée et infiltration, ...
- Rejets d'eau : les eaux répandues sur les plateaux seront récoltées dans un réseau spécifique pour être acheminées vers un séparateur d'hydrocarbures avant rejet dans la fosse de relevage. Il est prévu la réalisation d'une fosse à hydrocarbure de 1m³ sous le dallage du niveau -3.
- Pollution de l'air : mise en place d'IRVE pour accompagner la transition vers les véhicules électriques.

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.

Il s'agit d'un projet de construction classique d'un ouvrage souterrain, selon des méthodes et techniques éprouvées et maîtrisées, dans un milieu déjà artificialisé. Les évolutions que le secteur pourrait connaître en matière de déplacements et de stationnement sont essentiellement liées au projet de réaménagement de l'avenue Charles de Gaulle, qui a déjà fait l'objet d'une étude d'impact très récente et de qualité (avis n° EE-1336-17). La conception du projet de parking et l'élaboration de son planning de réalisation ont donné lieu à une phase de concertation avec de nombreux maîtres d'ouvrage et autorités (RATP, SNCF, DIRIF, Ville, ABF et concessionnaires de réseaux). Outre cela, les études réalisées (géotechnique, pollution, ...) ont permis d'identifier les contraintes et risques du site, et de définir les mesures appropriées répondant aux enjeux identifiés. Pour ces raisons, le projet n'apparaît pas nécessiter d'étude d'impact.

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 ou, 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 ;	<input checked="" type="checkbox"/>
5	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 ;	<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 volontaire n°7 : Synthèse des enjeux environnementaux du site Annexe volontaire n°8 : Etude d'impact du projet de requalification des contre-allées de l'avenue Charles de Gaulle Annexe volontaire n°9 : Etude géotechnique de conception G2 AVP Annexe volontaire n°10 : Étude et suivi de la qualité environnementale des sols Annexe volontaire n°11 : Suivi piézométrique Annexe volontaire n°12 : Rapports de missions de repérage d'amiante dans les enrobés avant réalisation des travaux

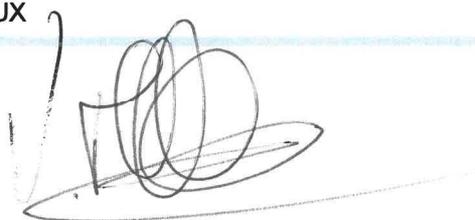
9. Engagement et signature

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

Fait à **PUTEAUX**

le, **21 janvier 2019**

Signature



Insérez votre signature en cliquant sur le cadre ci-dessus

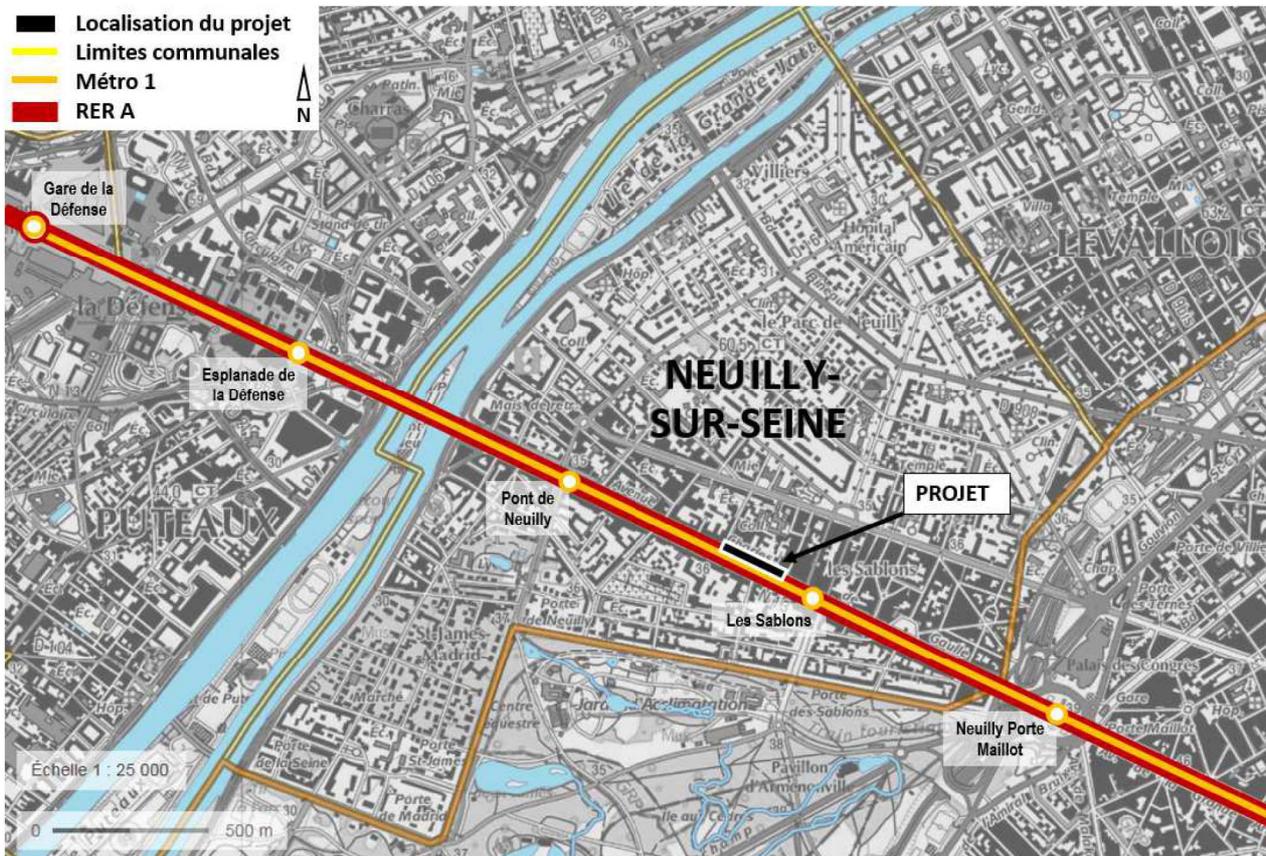
2. Annexes obligatoires

Annexe obligatoire n°1 : Renseignements concernant le maître d'ouvrage

La feuille de renseignements concernant le maître d'ouvrage est éditée séparément.

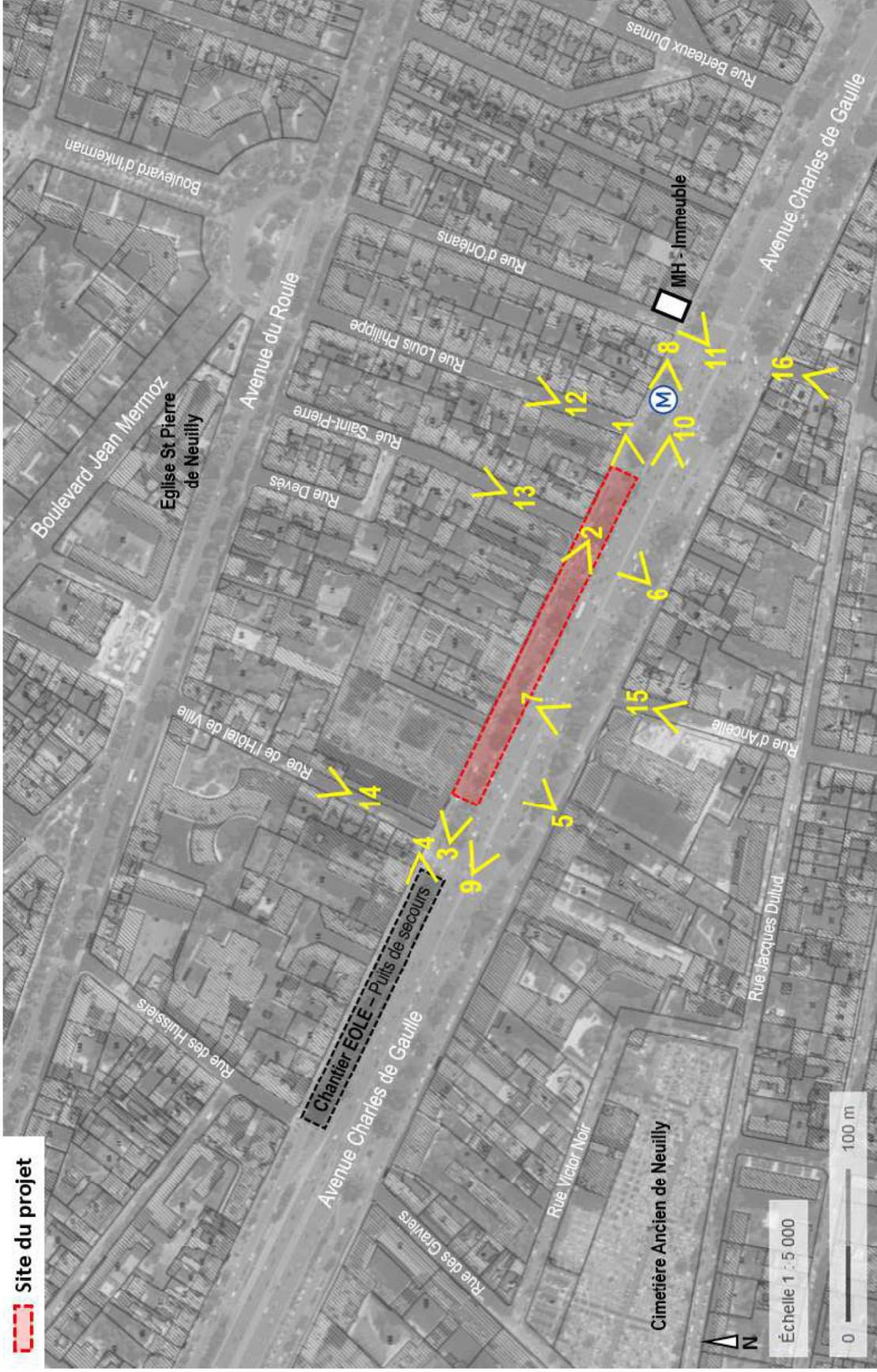
Annexe obligatoire n°2 : Plan de situation du projet

Figure 1 : Localisation du projet au 1/25 000



Source : élaboration à partir de scan IGN Géoportail.

Figure 2 : Localisation des prises de vue du site et de ses abords



Fond de plan : photo aérienne et plan cadastral Géoportail.

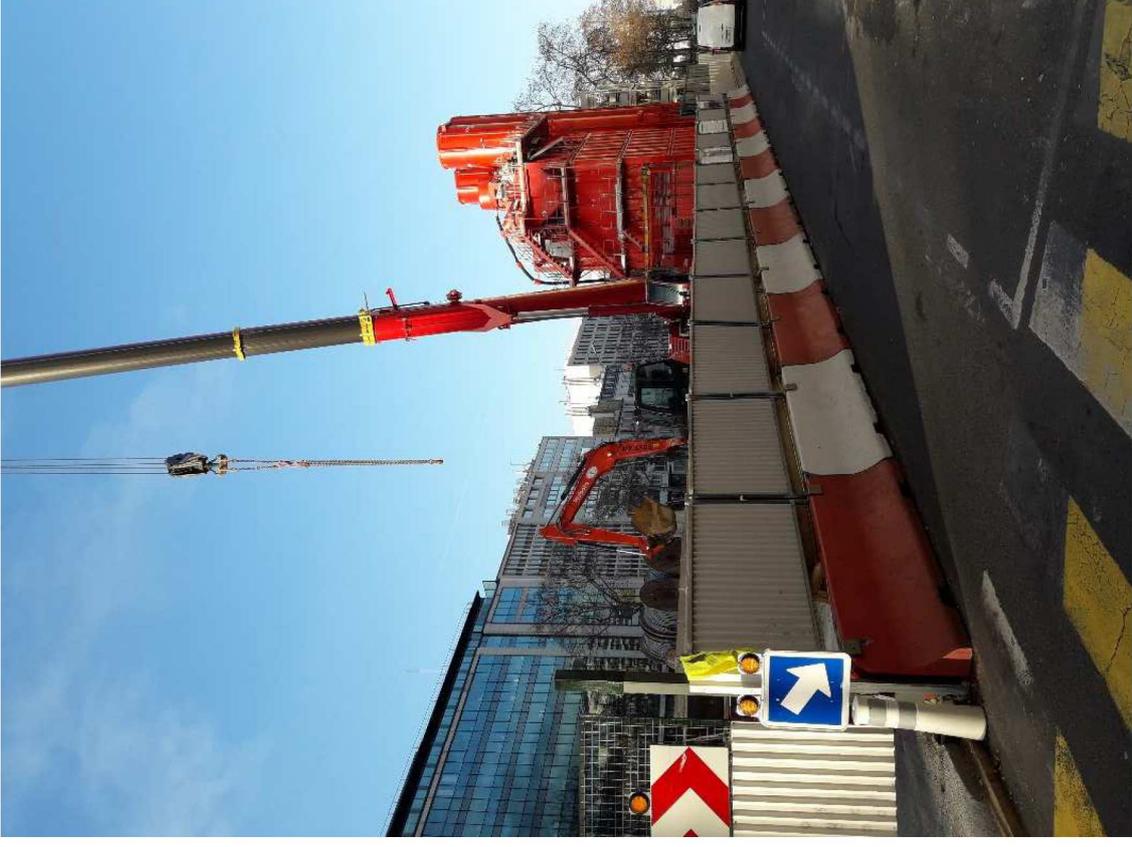
Photographie 1 : Vue du site depuis l'avenue Charles de Gaulle / Rue Louis Philippe



Photographie 2 : Vue du parking de surface occupant le site



Photographies 3 et 4 : Vue du site depuis l'avenue Charles de Gaulle / Rue de l'Hôtel de Ville et vue chantier EOLE



Photographie 5 : Vue du site depuis l'avenue Charles de Gaulle



Photographie 6 : Vue du site depuis l'avenue Charles de Gaulle



Photographie 7 : Exemple de bureaux, avenue Charles de Gaulle



Photographie 8 : Vue de l'entrée de la station du métro « Les Sablons »



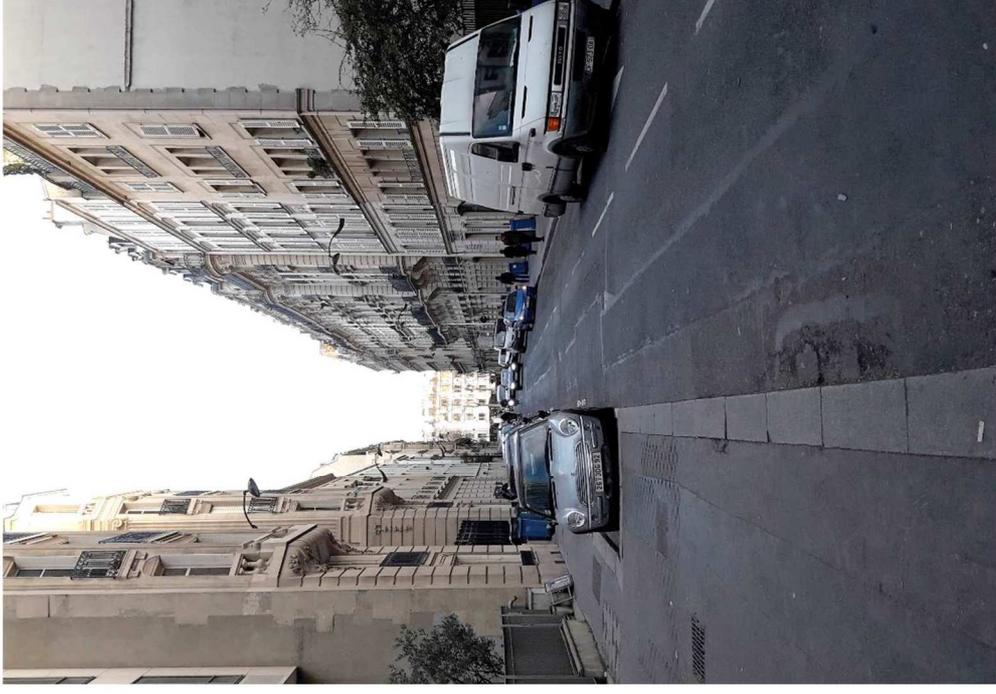
Photographie 9 : Vue de l'Arc de Triomphe depuis l'avenue Charles de Gaulle



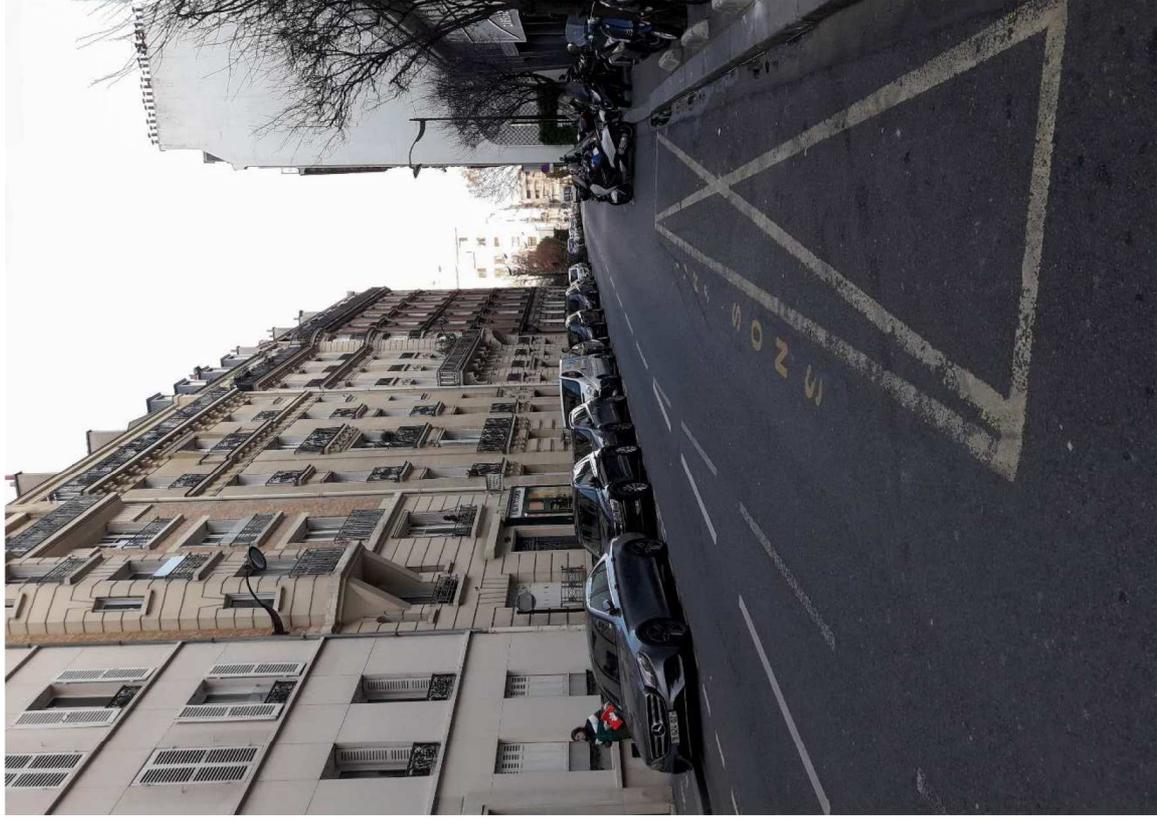
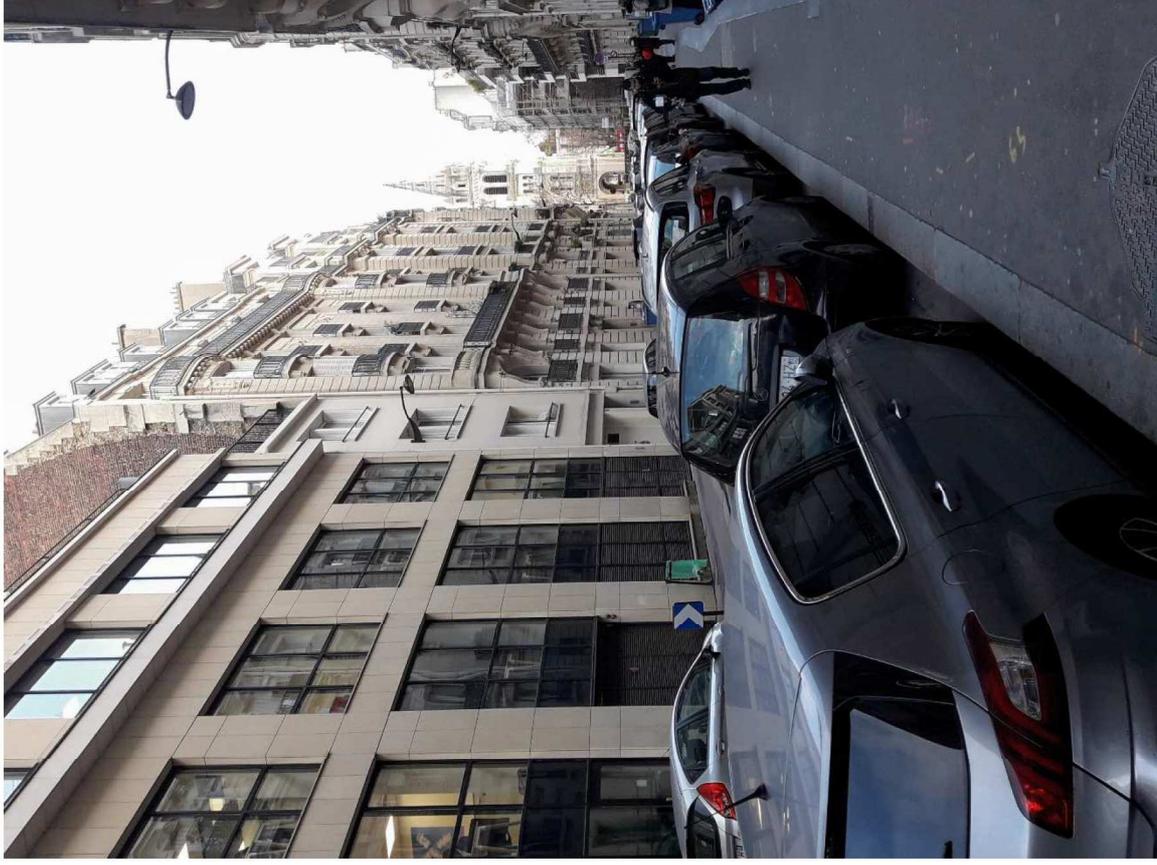
Photographie 10 : Vue de la Défense depuis l'avenue Charles de Gaulle



Photographies 11 et 12 : Vue du Monument Historique (60bis, avenue Charles de Gaulle) et vue de la Rue Louis Philippe

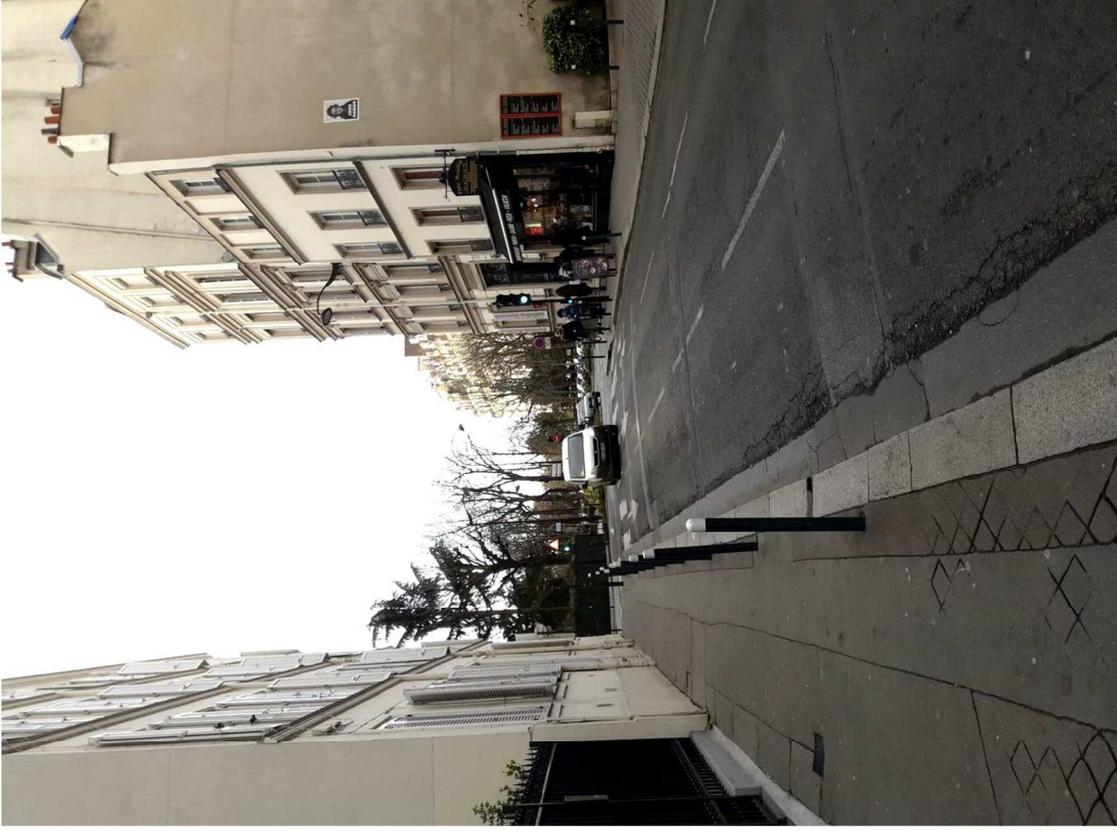


Photographies 13 et 14 : Vue de la rue Saint-Pierre et de la rue de l'Hôtel de Ville



- Demande d'examen au cas par cas
- 2. Annexes obligatoires

Photographie 15 et 16 : Vue de la rue d'Ancelle et de la rue d'Orléans (au sud de l'avenue Charles de Gaulle)



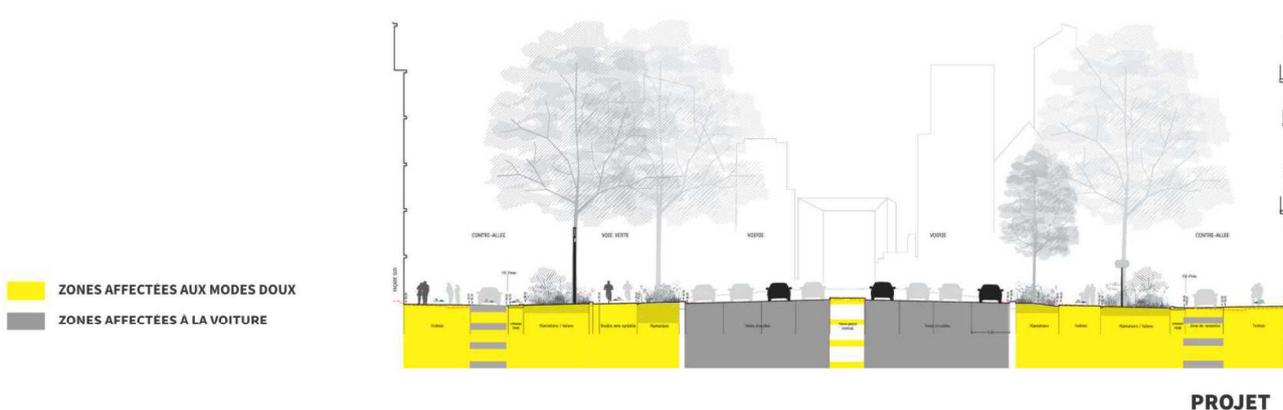
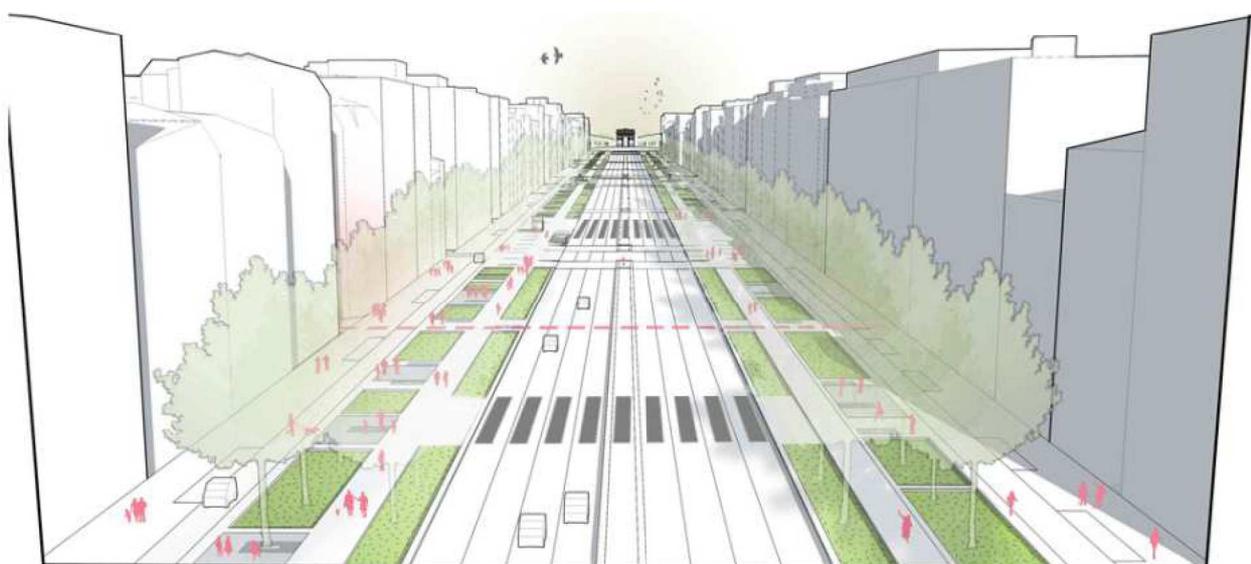
Annexe obligatoire n°4 : Présentation du projet

► Contexte

Le site d'étude se localise sous une emprise au sol d'environ 3 500 m², avenue Charles de Gaulle, entre la rue de l'Hôtel de Ville et la Rue Louis Philippe, à Neuilly-sur-Seine (92).

Le projet de parking vise à compléter l'offre de stationnement sur le secteur de l'avenue Charles de Gaulle parallèlement à la réalisation, par la commune de Neuilly-sur-Seine, du projet dénommé « **Les allées de Neuilly** », qui a pour objectif la **requalification de l'avenue Charles de Gaulle depuis le Pont de Neuilly jusqu'à la Porte Maillot**.

Figure 3 : Visuel et coupe-type du projet d'aménagement des contre-allées de Neuilly



Source : Etude d'impact du projet de requalification des contre-allées de l'avenue Charles-de-Gaulle, ATELIER D'AMENAGEMENT DURABLE 2AD, 2017

Ce projet prévoit notamment la piétonisation des contre allées et la suppression du stationnement sur les terre-plein, d'où la nécessité de créer un nouveau parking souterrain.

Le projet de réaménagement des contre-allées a fait l'objet d'une étude d'impact (cf. **annexe n°8**) et d'une enquête publique. L'étude d'impact a reçu un avis de l'Autorité Environnementale le 07 décembre 2017.

► Programme

L'opération prévoit la création d'un parking d'environ 450 places sur 3 niveaux souterrains.

Parmi les 450 places : 10 places seront dédiées à des véhicules électriques, 9 places seront dédiées aux PMR, 4 places seront dédiées aux motos. Un espace sera réservé au stationnement de 20 vélos. 150 places sont pré-équipées afin de pouvoir accueillir à terme des infrastructures de recharge pour véhicules électriques pour accompagner la transition vers les véhicules non polluants.

Le projet accueillera également : des sanitaires publics, une station de lavage, une station de gonflage, un local d'accueil au niveau -1 à proximité de la sortie véhicule et des locaux techniques au niveau -1.

L'ouvrage se développe sur une surface de 244 m de longueur sur 15 m de largeur (18 m au niveau des rampes), enterré sur trois niveaux. Les hauteurs minimales dans l'ouvrage seront de 2,10 m (hauteur sous poutre) au droit de la circulation. Les surfaces des niveaux sont les suivantes :

- Niveau N-1 : 3 574 m² (en déduisant les trémies d'accès extérieures),
- Niveau N-2 : 3 645 m²,
- Niveau N-3 : 3 645 m².

Les circulations verticales des véhicules seront positionnées aux deux extrémités de l'ouvrage. Elles s'effectueront par des rampes hélicoïdales de 18 m de diamètre extérieur, de 4 m de large. Leur pente n'excédera pas 16 %. Afin de limiter la consommation électrique en phase exploitation, les éclairages seront à LED avec détection de présence.

► Planning

Le dépôt du permis de construire est prévu en avril 2019, le démarrage des travaux à partir de l'été 2020. L'ouverture du parking est prévue en mars 2022.

► Accès

L'accès des véhicules au parking se fera entre le 116 et le 112 avenue Charles-de-Gaulle, la sortie s'effectuera entre le 82 et le 78 avenue Charles-de-Gaulle. Le parc de stationnement comportera en outre 3 accès piétons avec escaliers et ascenseur.

► Parti architectural et paysager

Les émergents (rampes, escaliers et ascenseurs) seront conçu **en accord avec la ville, l'atelier ILEX et l'Architecte des Bâtiments de France**. Ils seront largement vitrés et positionnés dans une bande de 5 m entre la contre-allée et le cheminement piéton. L'épaisseur de terre pour permettre la plantation des arbres est de 2 m environ.

► Gestion des eaux dans l'ouvrage

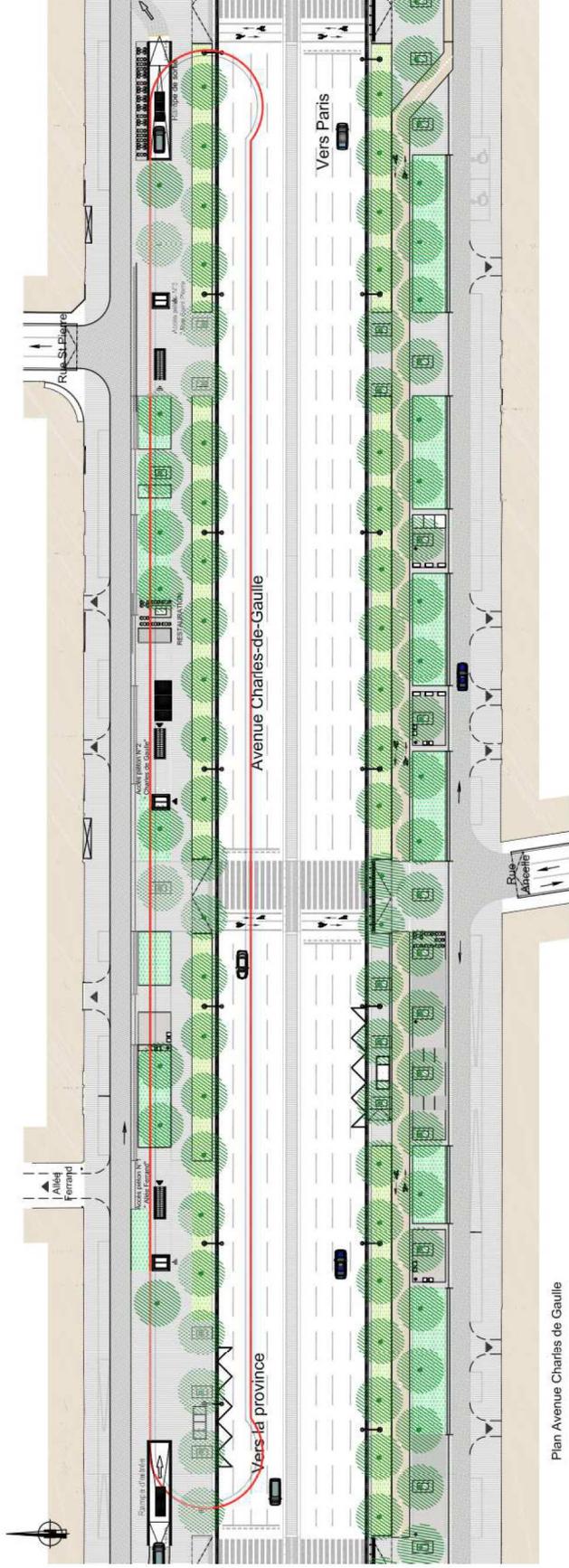
Les eaux répandues sur les plateaux seront récoltées dans un réseau spécifique pour être acheminées vers un **séparateur d'hydrocarbures** avant rejet dans la fosse de relevage, qui sera dimensionnée suivant la réglementation en vigueur. Les eaux usées et eaux vannes seront collectées par les avaloirs et seront ramenées vers un séparateur à hydrocarbures et relevées par un circuit différent du précédent.

Il est prévu la réalisation d'une **fosse à hydrocarbure** de 1m² sous le dallage du niveau -3. Elle permettra de piéger les hydrocarbures en suspension dans les eaux usées. Après séparation dans le débourbeur, les eaux résiduelles seront évacuées par les pompes de relevage.

► Protection de l'ouvrage contre les eaux souterraines

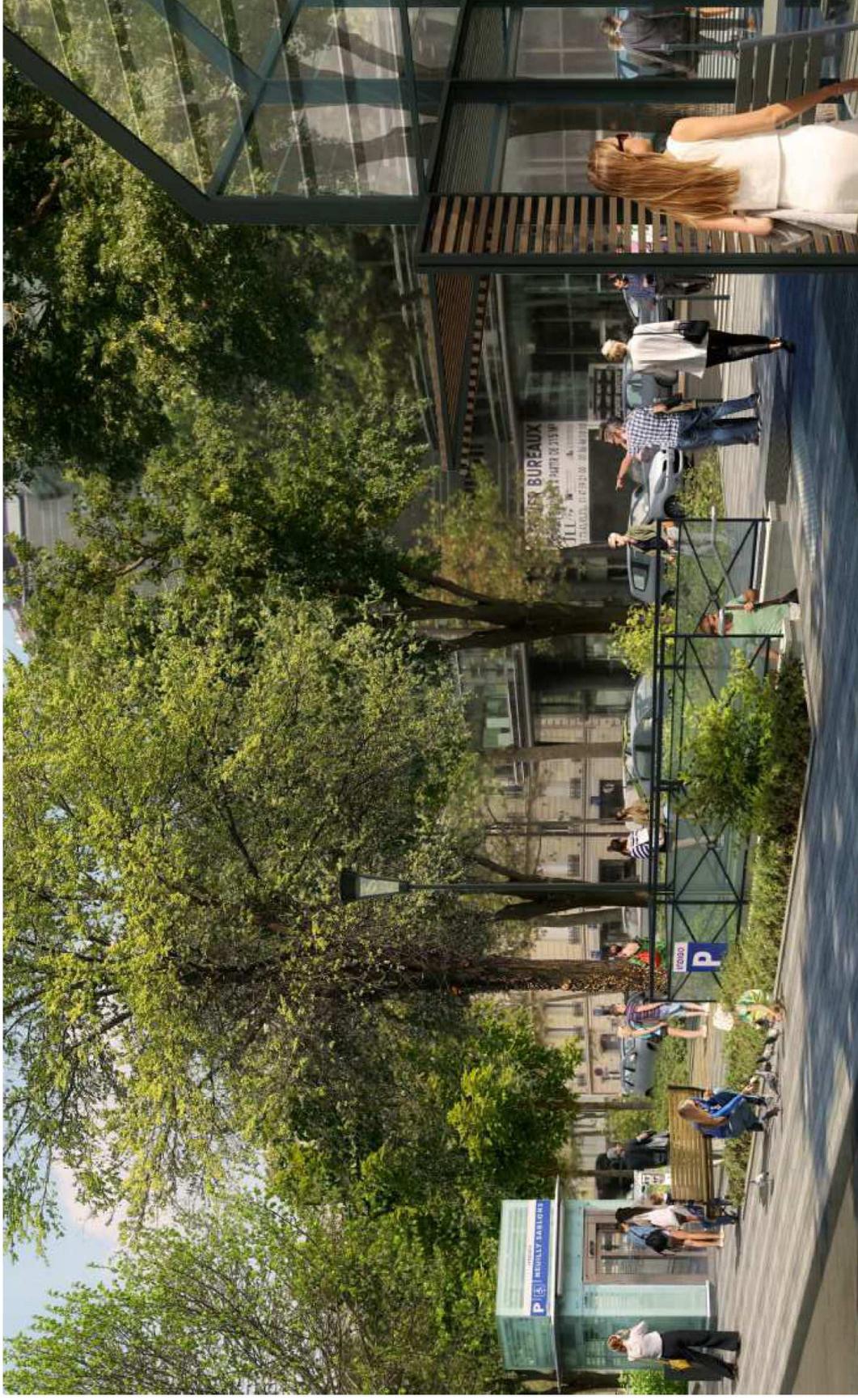
L'ouvrage sera **cuvelé** afin d'assurer l'étanchéité vis-à-vis de la nappe. Pour plus de détails, se référer au point « 3.1.4. Eaux souterraines » en page 40.

Figure 4 : Plan de surface du projet



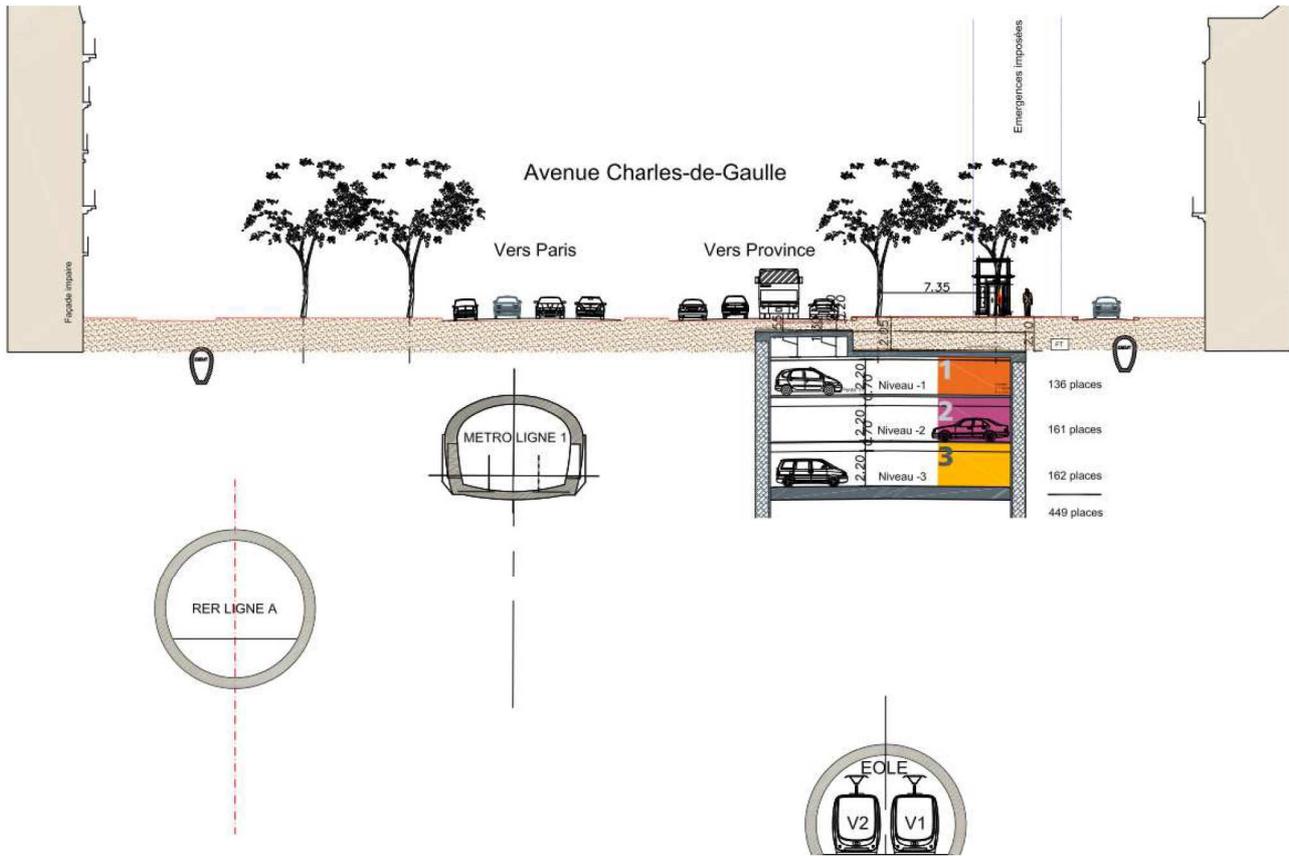
Source : INDIGO, Juin 2018

Figure 6 : Infographie extérieure du projet



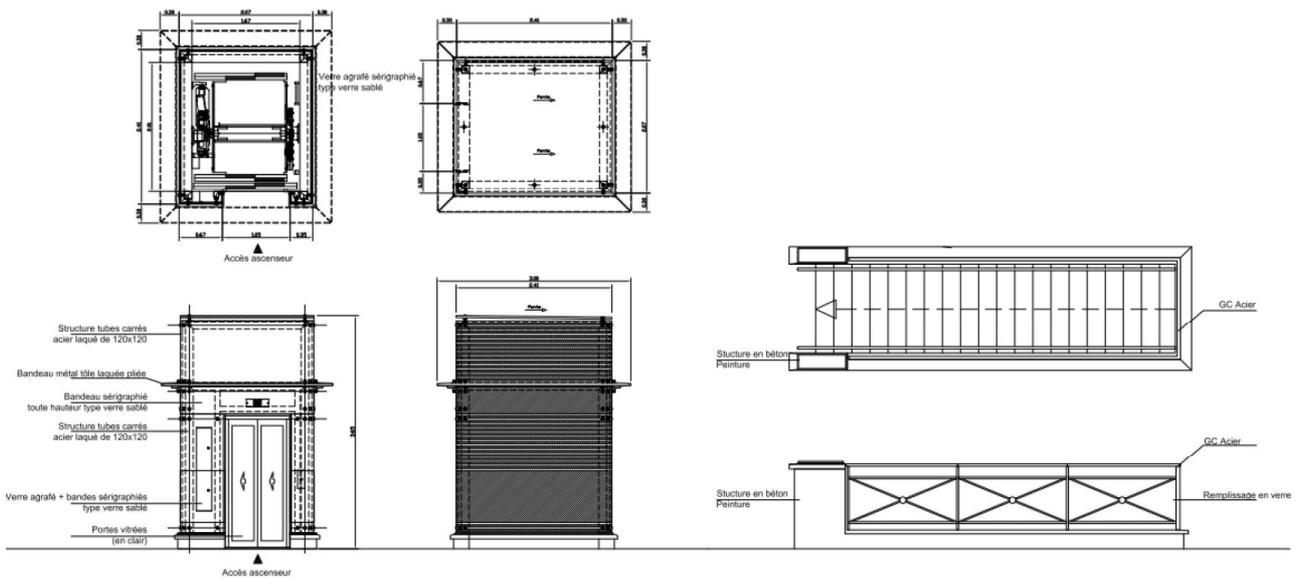
Source : INDIGO, Juin 2018

Figure 7 : Coupe transversale du projet



Source : INDIGO, Juin 2018

Figure 8 : Plan de principe des édicules ascenseurs et des garde-corps



Plan de principe des édicules ascenseurs

Plan de principe des garde-corps

Source : INDIGO, Juin 2018

► **Phase chantier**

La durée totale des travaux est estimée à 21 mois.

Les dispositions présentées ci-après ont fait l'objet de discussion tripartites avec la Ville de Neuilly-sur-Seine et la DIRIF et ont déjà fait l'objet d'un accord de principe de ceux-ci. Il a notamment été convenu que les réductions de voie en journée se feront sur la période estivale uniquement et dans la limite d'une voie neutralisée.

► **Dévoitement provisoire de la RN13**

Un dossier d'exploitation sous chantier est prévu par l'entreprise COLAS, pour instruction par la DIRIF pour le dévoiement provisoire de la RN13.

Le projet prévoit en effet le dévoiement de la RN13 pendant la phase des travaux, avec maintien des 2 x 4 voies. Pendant cette phase provisoire, les voies de la RN13 déviées auront les largeurs suivantes dans chaque sens : 2 voies de droite à 3 m, 2 voies de gauche à 2.80 m. Elle sera remise en état après les travaux.

Afin de perturber le moins possible la circulation de la RN13, son dévoiement sera effectué en **3 phases** :

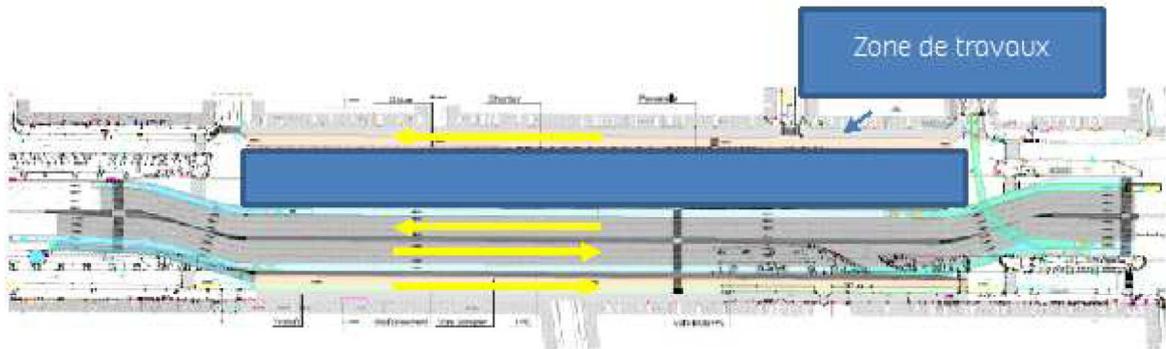
- **Phase 1** (5 semaines, dont 1 semaine avec réduction à 3 voies dans le sens Province-Paris) : Construction du nouveau TPC (terre-plein central) et des voies déviées sur l'emprise des îlots de stationnement sud, création des voies provisoires dans le sens La Défense – Paris du côté des numéros impairs au droit du terre-plein entre la contre-allée et la RN13.



- **Phase 2** (4 semaines, dont 2 semaines avec réduction à 3 voies dans le sens Paris-Province) : Suppression de l'îlot central existant et création des voies déviées dans le sens Paris – province. Une fois le sens La Défense – Paris dévié, seront créées les voies Paris – La Défense provisoires qui se trouvent pour la quasi-totalité sur les voies existantes La Défense – Paris.



- **Phase 3** (3,5 semaines) : Mise en service de la déviation provisoire et travaux préparatoires sur le terre-plein Nord pour les travaux de construction du parking. Les contre-allées seront ouvertes à la circulation mais la largeur de voie sera réduite à 4m (voie pompiers). Des places de stationnement pour livraisons uniquement seront maintenues sur le trottoir de la contre-allée côté pair.



Une piste de chantier a été prévue dans l'emprise du chantier et un homme trafic sera présent aux entrées et sorties de chantier afin de gêner le moins possible la circulation.

▶ Autres travaux préparatoires

Le projet prévoit :

- L'abattage des arbres présents au-dessus du site, et la protection des arbres existants à proximité immédiate de l'ouvrage projeté en vue de leur conservation. Il est à noter **que les alignements d'arbres seront reconstitués par la Ville au-dessus de l'emprise du parking**, dans le cadre des aménagements de surface du projet des allées de Neuilly.
- Les déviations de réseaux nécessaires à la construction de l'ouvrage enterré et la prise en charge du maintien du réseau multitubulaire de France Télécom et 20 000 V.

▶ Installation de la base de vie

Les bureaux de chantier ainsi que les cantonnements pour les compagnons se situeront côté rue de l'Hôtel de ville, une zone de tri sera installée côté rue Louis Philippe (cf. **Figure 9** en page 27). L'emprise sera entièrement clôturée par des palissades.

▶ Circulations

Les bureaux de chantier ainsi que les cantonnements pour les compagnons se situeront côté rue de l'Hôtel de ville, une zone de tri sera installée côté rue Louis Philippe (cf. **Figure 9** en page 27). L'emprise sera entièrement clôturée par des palissades.

▶ Terrassements avant construction

La phase de terrassement se déroulera en les étapes suivantes :

- Démolition des structures de chaussées au droit du parking,
- Découpe soignée des revêtements de surface,
- Terrassements généraux pour la construction du parking,
- Évacuation des terres / déblais excédentaires,

- Protection des ouvrages existants maintenus.

► Construction du parking

La construction de l'ouvrage prévoit les étapes suivantes :

- Réalisation du système de fondation,
- Construction du parking enterré,
- Gestion des contraintes de circulation de surface en concertation avec les services de la VILLE, de la DIRIF ainsi que le projet des contre allées,
- Mise en place d'un système d'étanchéité en tête d'ouvrage,
- Mise en place de protections mécaniques (horizontales et verticales) vis-à-vis du système d'étanchéité précité, résistant notamment aux racines.

► Remblaiement après construction

Une fois la construction de l'ouvrage achevée, les étapes suivantes seront effectuées :

- Démolition des fondations nécessaires aux installations de chantier, aux grues...
- Remblaiement en pied de fondations et contre l'infrastructure du parking.
- Remblaiement au-dessus de l'infrastructure du parking jusqu'à -2,00 m du niveau fini sous les contre-allées.

► Travaux de projets connexes

Il est à noter que la **construction du tunnel EOLE** se fera en parallèle des travaux :

- Passage du tunnelier sous l'emplacement du parking avant le démarrage des travaux,
- Réalisation des puits notamment puits « Hôtel de Ville » à proximité du parking (cf. **photo n°4**),
- Rabattage de nappe de 20 m pour la gare de la Porte Maillot qui abaisse la nappe au droit du projet sous le fond de fouille : de fait, la réalisation du parking n'a pas d'impact sur la nappe en phase travaux (cf. point « Risque d'inondation par remontée de nappe » en page 40) puisqu'aucun pompage ne sera réalisé.

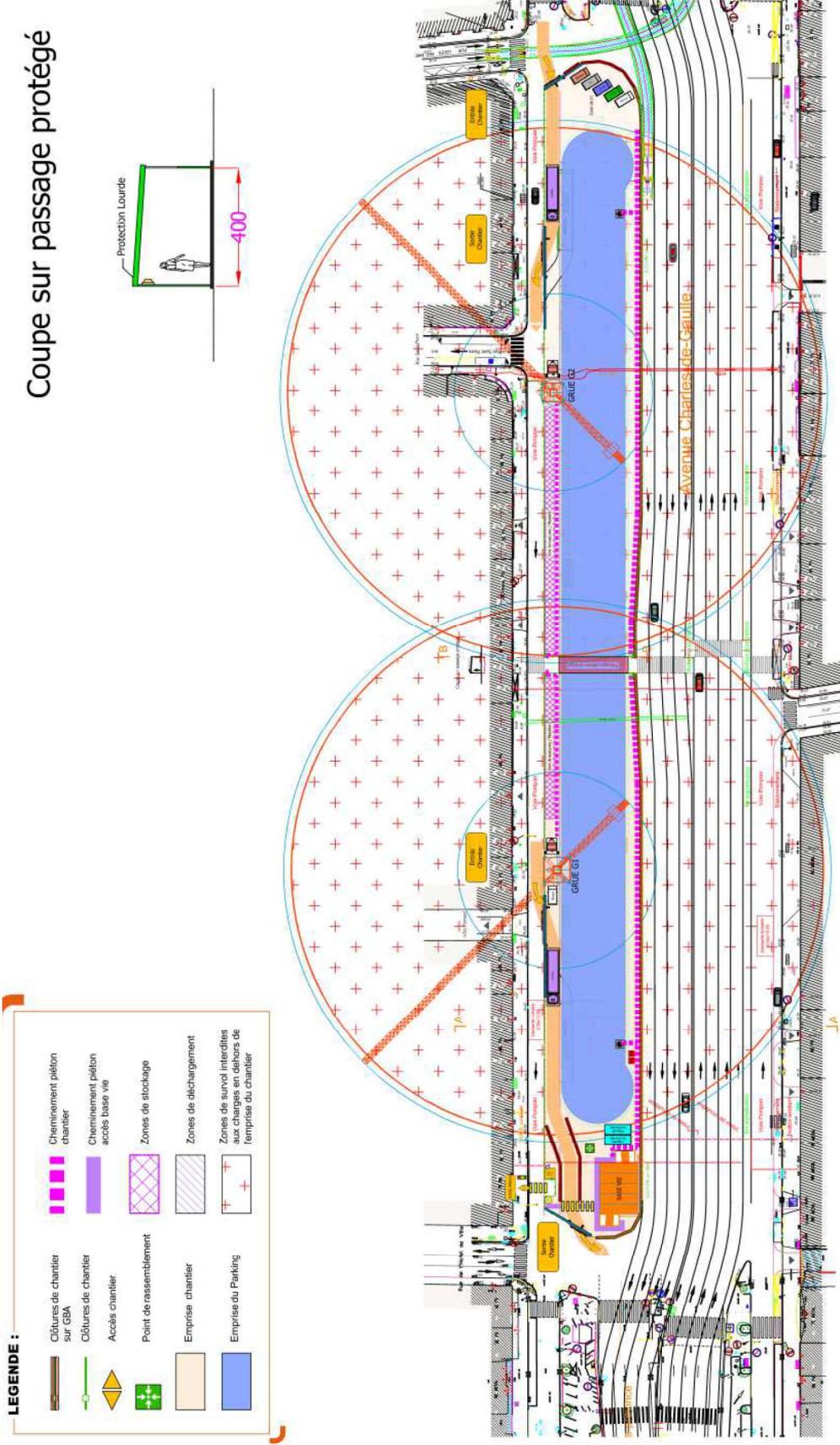
Outre cela, les **travaux d'aménagement des contre allées** seront réalisés en parallèle par la Ville de Neuilly, y compris au-dessus du parking.

► Concertation préalable

Il est à noter que plusieurs étapes de concertation préalable ont été prévues en amont de la demande de PC, et ont permis d'assurer des échanges avec les acteurs suivants :

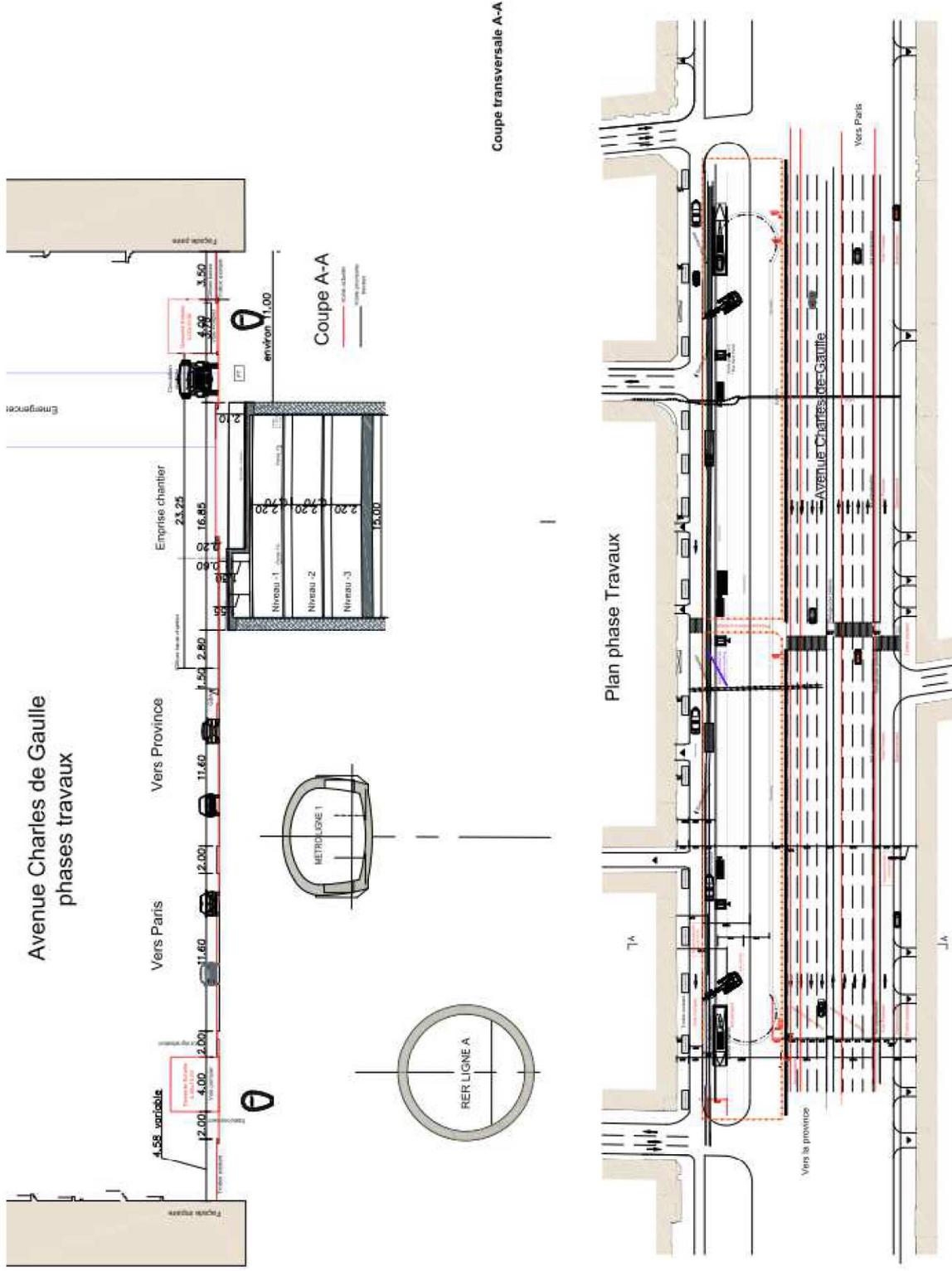
- La RATP (interfaces ligne 1 du métro),
- La DIRIF (dévoisement RN13),
- La SNCF et son constructeur (interfaces EOLE),
- Les concessionnaires des réseaux (dévoisement et maintien de réseaux souterrains),
- L'ABF (traitement architectural des émergences),
- Le service Voirie de la Ville de Neuilly-sur-Seine et son MOE ILEX (intégration dans le projet des allées de Neuilly).

Figure 9 : Principe d'Installation de Chantier (PIC)



Source : INDIGO / BOUYGUES, 19 janvier 2018

Figure 10 : Coupe et plan de la phase travaux



Source : INDIGO / BOUYGUES, 19 janvier 2018

► Charte Chantier Propre

Une Charte Chantier Propre sera établie dans le cadre du projet (par Bouygues Construction). Par ailleurs, le dossier technique du projet énonce déjà une série de dispositions qui seront prises en phase travaux :

► Dispositions pour limiter les nuisances sonores

Le chantier sera organisé pour respecter les dispositions du décret n°2006-1099 du 31 août 2006 et les dispositions locales liées à l'environnement du chantier. Les horaires de chantier seront respectés et conformes à l'arrêté préfectoral en vigueur de la ville de Neuilly.

La pression acoustique des engins et outils utilisés sera inférieure ou égale à 80 dB(A) à 10m de l'engin.

Le choix des modes opératoires intégrera ces dispositions réglementaires et les critères de bruit et de vibration par rapport à l'environnement immédiat du chantier, afin de limiter les nuisances.

Le choix des engins et matériel utilisés sera fait en considérant les critères de bruit et de vibration (matériel insonorisé, matériel électrique privilégié, etc.).

Les activités les plus bruyantes seront planifiées aux moments causant le moins de dérangement pour les riverains et feront l'objet de fiches évènements.

► Dispositions particulières pour limiter la dispersion de poussières

Un nettoyage hebdomadaire du chantier et de ses abords sera réalisé.

Les pistes de circulation seront soit aménagées avec des matériaux permettant d'éviter l'envol des poussières (couche de forme, bitume, ...), soit brumisées.

En cas de besoin, une balayeuse procédera au nettoyage des voiries souillées.

Les matériels portatifs seront équipés d'aspirateurs munis de filtres à poussières performants.

Les stockages de matériaux légers (bennes à déchets légers) seront bâchés afin d'éviter qu'ils s'envolent.

► Dispositions particulières pour limiter les fumées et les odeurs

Le brûlage de matériaux sur site sera strictement interdit.

Le matériel électrique sera préféré au matériel thermique afin de limiter les émissions de CO₂.

La circulation des camions aux abords et sur le chantier sera limitée au maximum, avec la mise en place de plans de circulation, la coordination des approvisionnements avec les entreprises extérieures afin d'éviter les temps d'attente, l'extinction des moteurs étant à l'arrêt.

► Dispositions particulières pour limiter les pollutions par rejet d'eau souillée et infiltration

Les eaux usées provenant du chantier seront rejetées dans le réseau d'assainissement collectif. Une convention de rejet sera préalablement passée entre l'entreprise et la ville. Les effluents seront conformes au Règlement d'assainissement collectif, notamment sur les taux de matières en suspension rejetées.

Un système de lavage des outils béton sera installé au pied de chaque grue et permettra de filtrer les laitances et de recycler les eaux de lavage. Ce système permet d'éviter tout rejet dans le réseau ou le milieu naturel et d'économiser environ **600 litres d'eau** par jour de béton coulé.

Tous les produits dangereux seront **stockés sur bacs de rétention**, correctement dimensionnés, et à l'abri des intempéries. Ils seront correctement étiquetés, et les incompatibilités de stockage seront respectées pour éviter tout incident (séparation des produits inflammables et comburants par exemple).

Le ravitaillement des engins, le chargement et déchargement des camions seront effectués dans une zone dont les surfaces sont imperméables.

L'huile de décoffrage utilisée sera d'origine végétale et biodégradable.

L'ensemble des Fiches de Données de Sécurité (FDS) des produits utilisés sera consigné sur le chantier.

De manière générale, une réflexion sera menée sur l'utilisation de produits de substitution moins nocifs pour la santé et l'environnement et des Fiches d'Information sur le Risque Chimique (FIRC) seront affichés à chaque poste de travail.

Malgré toutes les mesures de prévention mises en œuvre, une pollution occasionnée par un déversement accidentel, une rupture de flexible, etc. sera contrôlée grâce à un **kit antipollution**. Ce kit se trouvera à proximité immédiate des zones sensibles pour réagir rapidement.

Composé de lingettes hydrophobes n'absorbant que les hydrocarbures, ou de boudins permettant de circonscrire la pollution, il permettra d'éviter toute dispersion de produits polluants dans le milieu naturel.

Le personnel sera formé à son utilisation pendant les 1/4h environnement.

Les sols souillés par des produits déversés accidentellement dans le sol seront évacués avec les déchets dangereux. Les eaux polluées par des produits polluants ou dangereux seront récupérées dans des bacs de rétention.



Annexe obligatoire n°5 : Présentation des abords du site

Le site du projet est situé entre la voie principale de la RN13 et la contre-allée. Il est actuellement occupé par un parking à ciel ouvert arboré.

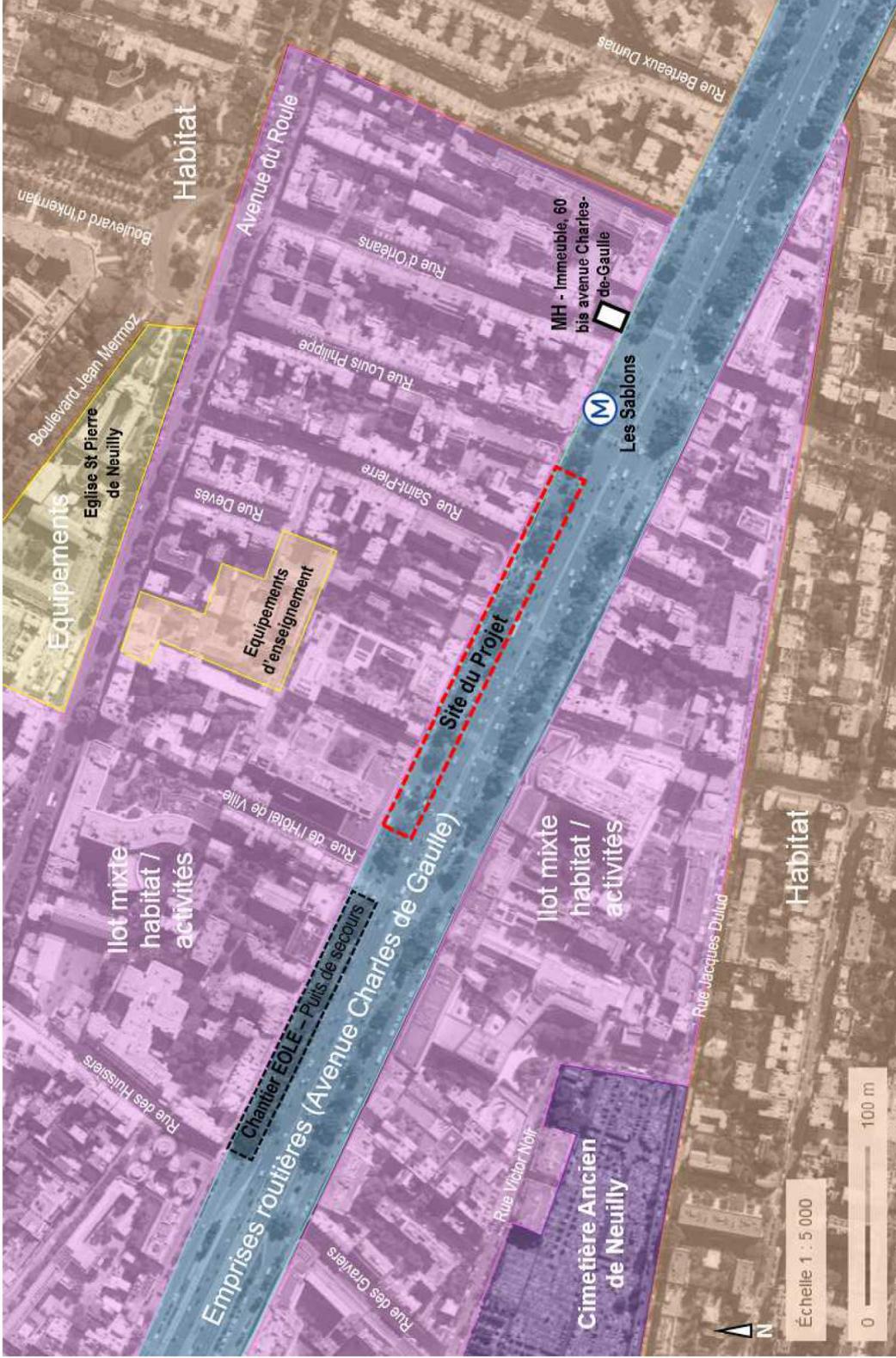
Le site du projet se localise dans une zone urbaine mixte (immeubles d'habitat collectif, bureaux, commerces, ...) marqué par un fort caractère routier, lié à l'avenue Charles de Gaulle en 2 x 4 voies.

Le quartier est desservi par la ligne 1 du métro (station « Les Sablons ») et par des lignes de bus (dont la n°72, qui passe par l'avenue Charles de Gaulle).

Immédiatement au nord de l'emprise du projet, un chantier lié à l'ouvrage « EOLE » est en cours. Il s'agit des travaux de création du puits de secours « Hôtel de Ville » de la future ligne, qui se déroulent entre fin octobre 2018 et 2021, entre 7h30 et 19h00.

Ces différents éléments sont localisés sur la figure ci-après.

Figure 11 : Plan des abords du site du projet



Source : élaboration à partir de fond de plan Géoportail.

Annexe obligatoire n°6 : Situation du projet par rapport aux sites Natura 2000

Le réseau « Natura 2000 » s'inscrit au cœur de la politique de conservation de la nature de l'Union européenne et est un élément clé du dispositif visant à enrayer l'érosion de la biodiversité.

Ce réseau, mis en place en application de la Directive « Oiseaux » datant de 1979 et de la Directive « Habitats » datant de 1992, vise à assurer la survie à long terme des espèces et des habitats particulièrement menacés, à forts enjeux de conservation en Europe. Il est constitué d'un ensemble de sites naturels, terrestres et marins, identifiés pour la rareté ou la fragilité des espèces de la flore et de la faune sauvage et des milieux naturels qu'ils abritent.

La structuration de ce réseau comprend :

- Des Zones de Protection Spéciale (ZPS), visant la conservation des espèces d'oiseaux sauvages figurant à l'annexe I de la Directive « Oiseaux » ou qui servent d'aires de reproduction, de mue, d'hivernage ou de zones de relais à des oiseaux migrateurs ;
- Des Zones Spéciales de Conservation (ZSC) visant la conservation des types d'habitats et des espèces animales et végétales figurant aux annexes I et II de la Directive "Habitats".

L'opération ne se situe pas sur ou en bordure de sites NATURA 2000.

La carte en page suivante présente les entités du réseau NATURA 2000 les plus proches du site.

Il s'agit de la ZPS « **Sites de Seine-Saint-Denis** » (code : FR1112013), dont les entités les plus proches du site (le Parc départemental de l'île Saint-Denis) se trouvent à environ **8 km de l'emplacement du projet**.

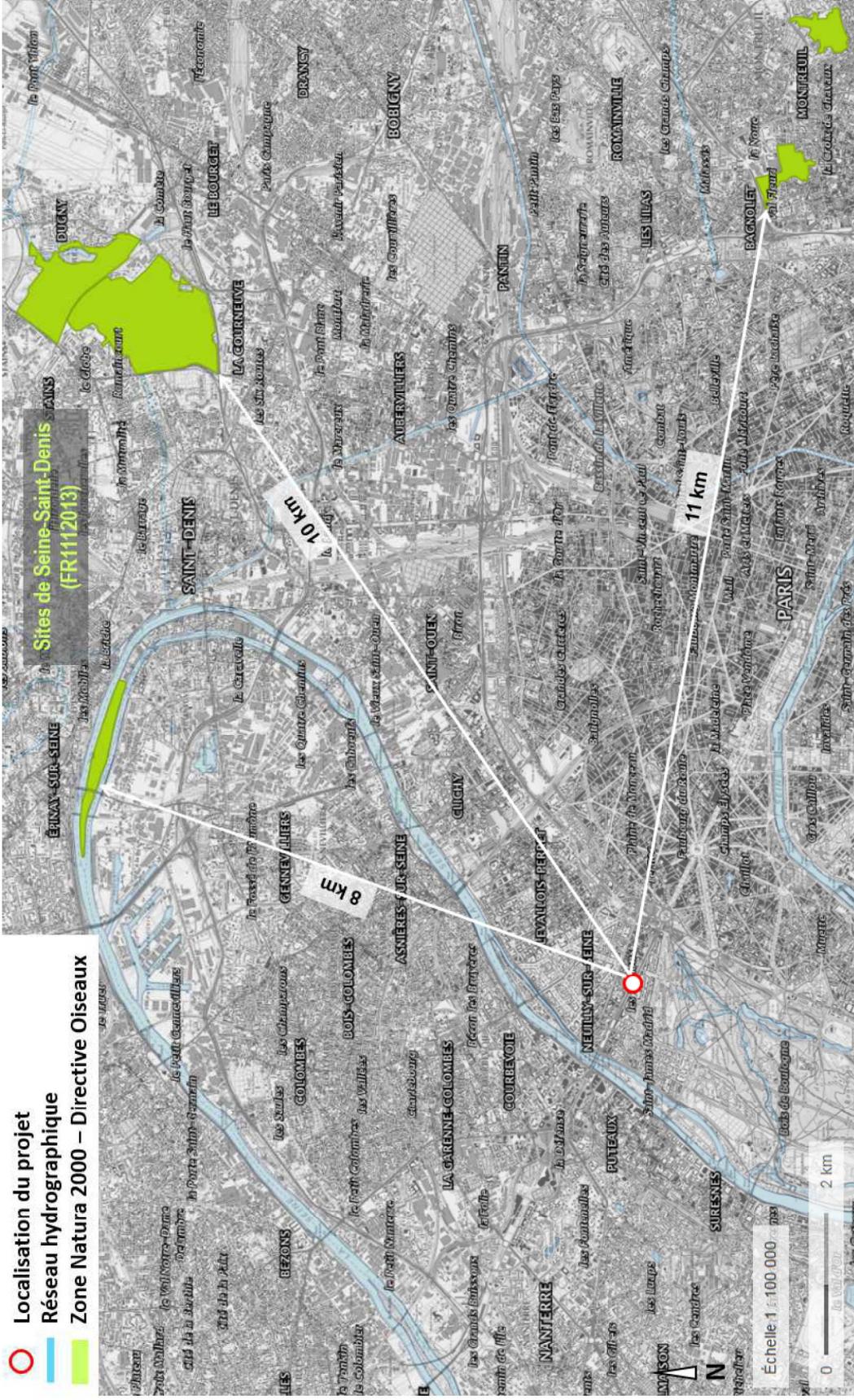
Ces espaces protégés accueillent une avifaune d'une richesse exceptionnelle en milieu urbain et péri-urbain. Onze espèces d'oiseaux citées dans l'annexe 1 de la directive « Oiseaux » fréquentent de façon plus ou moins régulière les espaces naturels du département Seine-Saint-Denis, et quatre de ces espèces nichent régulièrement dans le département : le Blongios nain, le Martin-pêcheur d'Europe, la Bondrée apivore et le Pic noir.

D'un point de vue fonctionnel, il n'existe **aucune connexion hydraulique ni écologique** entre ces sites Natura 2000 et le site du projet.

Les possibles interactions en termes de fonctionnalité avifaunistique sont négligeables, compte tenu du milieu urbanisé dans lequel le projet s'insère et de la **distance importante** des sites Natura 2000 (8 km).

Ainsi, il n'est pas en mesure d'accueillir d'espèces visées par la directive, sa modification n'induit **aucune incidence** sur les intérêts visés par celle-ci.

Figure 12 : Repérage des sites Natura 2000



Source : élaboration à partir de fond de plan Géoportail.