



2012 DU 127 : Projet de prolongement à l'ouest de la ligne E du RER, de la gare Haussmann-Saint-Lazare à celle de Mantes-la-Jolie, impactant les 8^e, 16^e, 17^e et 19^e arrondissements de Paris. Avis de la Ville de Paris requis au titre de l'article L.123-16 du Code de l'Urbanisme

PROJET DE DELIBERATION

EXPOSE DES MOTIFS

Mes chers collègues,

Le prolongement de la ligne E du RER vers l'ouest vise à mettre en communication l'actuelle ligne E du RER avec la ligne Paris Saint Lazare – Mantes la Jolie via Poissy. C'est un projet de très grande ampleur qui comportera, pour ce qui concerne Paris, le creusement d'un tunnel entre l'actuel terminus du RER E (gare de Haussmann – Saint Lazare) et l'ouest du quartier d'affaire de la Défense, avec la création de gares intermédiaires, dont l'une est prévue à la porte Maillot.

Aujourd'hui, il vous est demandé de donner votre avis sur le dossier de mise en compatibilité du PLU de Paris rendu nécessaire par ce projet, avant que l'Etat ne décide des suites à lui donner.

La mise en œuvre de ce projet de prolongement de la ligne E du RER nécessite, outre l'appropriation de parcelles privées et publiques, la mise en compatibilité des documents d'urbanisme de neuf communes, dont le Plan Local d'Urbanisme de Paris.

Le préfet des Hauts-de-Seine, préfet coordinateur de la procédure, a présidé une réunion d'examen conjoint avec les personnes publiques associées, le 16 décembre 2011 à Nanterre, à laquelle ont participé les services de la Ville de Paris.

L'enquête publique, préalable à la déclaration d'utilité publique de l'opération et portant également sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet, s'est déroulée du 16 janvier au 18 février 2012. La commission d'enquête a daté son rapport du 30 mai 2012.

Le préfet de la Région d'Île-de-France m'a saisi par courrier en date du 18 septembre 2012, transmettant le courrier du préfet des Hauts-de-Seine du 7 septembre dernier, le procès-verbal de la réunion d'examen conjoint ainsi qu'une nouvelle version du dossier de mise en compatibilité des documents d'urbanisme (pièce H), afin que la Ville de Paris se prononce formellement, sous deux mois, sur cette mise en compatibilité, le rapport de la commission d'enquête ayant été transmis le 3 juillet 2012.

1- Le projet soumis à enquête : un projet d'ampleur métropolitaine, à insérer dans le tissu parisien

Prévu en 1989 comme Météor pour désengorger le RER A, le projet Eole (Est-Ouest Liaison Express) devenu RER E met en relation l'est francilien avec l'ouest par une infrastructure de transport lourd, qui contribue au rééquilibrage du développement en faveur de l'est de la région. Inaugurées en 1999, les branches actuelles du RER E accueillent plus de 300 000 voyageurs¹ par jour, entre la gare Haussmann-Saint-Lazare, d'une part, et celles de Chelles-Gournay et Tournan, situées dans le département de la Seine-et-Marne, d'autre part.

¹ Chiffre 2008. 300 000 voyageurs par jour et 80 millions par an.

Le projet prévoit l'extension ouest du RER E entre la gare Haussmann-Saint-Lazare à celle de Mantes-la-Jolie sur 55 kilomètres. Il traverse 3 départements (Paris, Hauts-de-Seine et Yvelines) et 24 communes, comprend la réalisation d'une infrastructure nouvelle (notamment un tunnel entre Haussmann-Saint-Lazare et La Défense et 3 nouvelles gares) et le remaniement d'infrastructures existantes (lignes J du faisceau Saint-Lazare, ouvrages ferroviaires et installations pour le matériel roulant).

Prévu pour une mise en service en 2020, ce projet permettra de porter à 12 minutes le trajet Magenta-La Défense au lieu de 24 minutes actuellement, et ceci sans correspondance.

Ce projet, inscrit au Contrat de projets Etat-Région 2007-2013, au projet de schéma directeur de la région d'Île-de-France et au plan de mobilisation des transports, est conduit conjointement par Réseau Ferré de France (RFF) et le Syndicat des Transports d'Île-de-France (STIF), en partenariat avec la SNCF, chargée notamment de l'exploitation du futur prolongement.

Le coût prévisionnel du projet est évalué à 3,7 milliards d'euros hors taxes, valeur janvier 2009 (dont près de 1,6 milliard pour son infrastructure nouvelle).

Les objectifs adoptés pour le prolongement à l'ouest de la ligne E du RER sont les suivants :

- Faire progresser la qualité de service :
 - o Désaturer le RER A,
 - o Compléter le maillage des transports collectifs.
- Accompagner le développement des territoires :
 - o Favoriser le développement de La Défense Seine-Arche,
 - o Mieux desservir Seine-Aval,
 - o Améliorer les liaisons entre la Normandie et l'Île-de-France,
 - o Accompagner le développement des pôles d'emplois parisiens.

Le prolongement à l'ouest du RER E s'accompagnera en outre du remaniement des dessertes au départ de la gare Saint Lazare, du fait du remplacement de la ligne J du Transilien Saint Lazare – Mantes via Poissy par le RER E. Ce remaniement des dessertes intéresse aussi la Ville de Paris, par la perspective d'un net renforcement de la fréquence de desserte de la gare de Pont Cardinet (17^e arrondissement). Les autres aspects intéressant notre collectivité sont ceux relatifs à la création de la nouvelle gare de la Porte Maillot, à l'élargissement du plateau ferroviaire de la gare Rosa Parks et à la création de 3 puits de ventilation débouchant sur la voirie parisienne.

a) La nouvelle gare de la Porte Maillot

Située en infrastructure du terre-plein central de la place de la Porte Maillot, la nouvelle gare se veut participer à l'axe majeur qui structure la région capitale, depuis le Louvre jusqu'à l'Arche de la Défense.

Son implantation est prévue dans la partie nord de la place (17^e arrondissement), exactement insérée entre les ouvrages de la ligne 1 du métro et les 6 niveaux du parc de stationnement du Palais des Congrès. Le nouvel ouvrage souterrain, développant environ 1 800 m² sur 3 niveaux, nécessitera le remaniement des rampes d'accès au parking, le dévoiement d'une galerie de télécommunications et d'un ouvrage d'assainissement et le déplacement des cuves d'une station-service. 4 accès sont prévus, dont 2 au sud de la place, dans le 16^e arrondissement.

La nouvelle station est prévue en intermodalité avec le métro, le RER C, 4 lignes de bus (lignes PC1, PC3, 73 et 82) et les cars Air France (ligne N°2 : Etoile-Roissy-Charles de Gaulle). Elle est, de plus, à proximité immédiate de la gare routière du boulevard Pershing où s'arrêtent les navettes vers l'aéroport de Beauvais et de nombreux cars de tourisme.

Le dossier d'enquête évoque l'éventualité d'études ultérieures, en vue de renforcer l'attractivité de la nouvelle gare et du Palais des Congrès par de nouveaux accès au terre-plein central de la place de la Porte Maillot depuis l'espace public.

La bonne insertion urbaine de la nouvelle gare de la Porte Maillot nécessitera que soient pris en compte des projets futurs, trop peu avancés à ce stade pour être pris en compte par le dossier mis à l'enquête. Il s'agit :

- de l'évolution de l'espace public en surface, compte tenu de la nouvelle fréquentation induite par la gare, des nouveaux programmes initiés par le Palais des Congrès et de la perspective de nouveaux accès partagés ;
- du prolongement du tramway T3.

En conséquence, les enjeux urbains à intégrer dans l'étude du projet de nouvelle gare sont les suivants :

- Intégration de l'éventuel prolongement de la ligne T3 du tramway entre la Porte d'Asnières et la Porte Maillot, assurant une intermodalité de qualité entre le tramway, le RER E, le RER C, la ligne 1 du métro et les autres transports de surface ;
- Devenir du volume au-dessus de la salle d'échanges et du dénivelé existant avec les espaces publics alentour ;
- Cohérence des accès de la nouvelle gare avec un nouvel aménagement de surface de la Porte Maillot ;
- Evaluation des surcharges admissibles pour les ouvrages de la nouvelle gare ;
- Evolution du parc de stationnement du Palais des Congrès et éventualité de liaison directe entre le RER E et le Palais des Congrès en souterrain.

A tout le moins, la Ville de Paris est fondée à demander que le présent projet de transport prévoie la reconstitution de l'espace vert au-dessus de la nouvelle gare

b) L'élargissement du plateau ferroviaire de la gare Rosa Parks

La gare « Rosa Parks » (anciennement dénommée « Evangile ») est actuellement en construction dans le 19^e arrondissement de Paris. Cette future gare, dont la mise en service est prévue fin 2015, est au cœur du GPRU Paris Nord-Est.

La gare Rosa Parks est concernée par le prolongement du RER E à l'ouest en raison du mode d'exploitation retenu par la maîtrise d'ouvrage : les trains en provenance de l'ouest auront pour terminus la gare Magenta ou la gare Rosa Parks, il y aura donc nécessité d'infrastructures permettant le rebroussement des trains. Le projet de gare tel qu'il avait été prévu à l'origine intégrait déjà des mesures conservatoires pour permettre le déploiement nécessaire aux installations liées au prolongement du RER E vers l'ouest. Ainsi, dès 2015, la plateforme ferroviaire aura la largeur requise pour permettre l'insertion de nouvelles voies. Pour la mise en service du prolongement du RER E à l'ouest, à l'horizon 2020, il conviendra de plus, de poursuivre cet élargissement depuis le pont-rail sur le canal Saint-Denis (y compris celui-ci) jusqu'au pont-rail de l'avenue Corentin Cariou à l'est de la gare et d'y réaliser les 2 voies de retournement en tiroir nécessaires pour les missions ouest du RER E.

La gare Rosa Parks sera alors desservie par 20 trains par heure, au lieu de 16 lors de sa mise en service en 2015. Les 4 trains supplémentaires seront les omnibus en provenance de Mantes-la-Jolie, qui se retourneront dans les nouvelles voies-tiroirs d'arrière-gare. Les 2 trains semi-directs en provenance de cette même gare auront leur terminus commercial à Magenta et effectueront leur retournement sur une voie existante (tiroir « Maroc ») entre les stations Magenta et Rosa Parks.

c) les puits de désenfumage et de ventilation

Trois puits de désenfumage et de ventilation doivent desservir la partie souterraine du projet, entre Haussmann-Saint-Lazare et la limite administrative de Paris. Le dossier d'enquête publique indique leur localisation de principe par des pastilles, qui se situent, dans le 8^e arrondissement, le long du boulevard Haussmann à l'angle avec l'avenue de Messine et le long de l'avenue de Friedland entre les rues Berryer et la place Georges Guillaumin. Dans le 17^e arrondissement, il se situe le long de l'avenue Carnot, juste en face du débouché de la rue du Général Lanrezac.

Dans le dossier d'enquête, ces puits sont décrits comme assurant des fonctions de ventilation, d'accès des secours et de pompage des eaux d'exhaure. Compte tenu des contraintes de tracé, ils auraient une profondeur supérieure à 30 mètres, ce qui impose de les équiper d'ascenseurs. Ils émergeraient dans l'espace public « de façon à limiter leur impact sur la voirie (grille sur trottoir comme il en existe pour le métro) ». Suite à une question écrite de la Commission d'enquête, le maître d'ouvrage précise qu'un « gabarit de 10 m de diamètre pour un puits d'accès avec ventilation est à retenir à ce stade des études ».

2- Le rapport de la Commission d'enquête

L'enquête publique s'est déroulée du 16 janvier au 18 février 2012 ; l'opération concernant 4 départements et 28 communes (24 communes traversées et 4 communes intéressées par des ouvrages ferroviaires), la Commission

d'enquête a tenu 24 permanences réparties dans 19 communes. Le dossier d'enquête publique était disponible dans 32 lieux différents : les mairies de 27 communes, les mairies de 4 arrondissements parisiens (8^e, 16^e, 17^e et 19^e) et la préfecture des Hauts-de-Seine. L'enquête publique a permis de rassembler 364 observations et plusieurs pétitions.

Le 30 mai 2012, la Commission d'enquête a signé son rapport, distinguant son avis favorable à la Déclaration d'Utilité Publique de l'opération, qu'elle assortit de 2 réserves et de 7 recommandations, de ses 9 avis favorables à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme, qu'elle assortit de recommandations pour 6 d'entre eux.

Les réserves, de même que les recommandations, portent sur des aspects du projet extérieurs au territoire Parisien (pour ce qui concerne les réserves, la première porte sur les niveaux de bruits sur la partie extérieure de la ligne, la seconde sur le niveau de desserte prévu dans le secteur de Maisons-Laffitte – Sartrouville).

Sur la mise en compatibilité du PLU de Paris, la Commission d'enquête donne un avis favorable à la mise en compatibilité du PLU de la commune de Paris, et recommande au Maître d'ouvrage de prendre en compte les observations formulées par la Ville de Paris.

C'est ce qui a été fait par le Maître d'ouvrage, dans le dossier qui nous est soumis.

3- Les dispositions du PLU de Paris qui doivent être mises en compatibilité

La compatibilité du PLU de Paris avec le projet de transport a fait l'objet d'observations formulées par les services de la Ville, antérieurement à l'examen conjoint et lors de celui-ci. Ces observations, qui n'ont pas été prises en compte dans le dossier d'enquête, ont été adressées à la présidence de la Commission d'enquête par courrier du 27 janvier 2012 de Madame la Secrétaire Générale de la Ville de Paris.

Ce courrier soulignait notamment que l'inscription au PLU de deux nouveaux emplacements réservés (un pour la création de la gare de la Porte Maillot, dans le 17^e arrondissement et un pour l'élargissement de la plateforme ferroviaire au-dessus du canal Saint-Denis entre les quais de la Gironde et de la Charente, dans le 19^e arrondissement) sur le domaine public parisien ne lui semblait pas nécessaire, la Ville de Paris ne souhaitant pas aliéner son domaine public. Il en demandait la suppression.

De plus, le domaine public ne pouvant être exproprié, il était proposé que la totalité des occupations ferroviaires situées en infrastructure ou en superstructure du domaine public municipal (tunnel, plateforme ou émergences) fasse l'objet de conventions d'occupation du domaine public, passées avec le Maître d'ouvrage du projet, notamment dans le cadre des opérations d'aménagement du 19^e arrondissement. Cette proposition apportait une justification supplémentaire à la demande de suppression des emplacements réservés susmentionnés.

Cette correspondance, évoquée pages 51 à 52 du rapport d'enquête, a motivé la recommandation faite par la Commission d'enquête de prendre en compte les observations de notre collectivité. Et de fait, la nouvelle version de la Pièce H du dossier, relative aux mise en compatibilité des documents d'urbanisme nécessitées par le projet, transmise par le préfet le 18 septembre 2012, ne comprend plus qu'un additif à la zone UV du PLU, comme demandé par notre collectivité.

En effet, la compatibilité du PLU avec le projet de transport s'analyse comme suit :

a) Le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) du PLU :

Le PADD indique que « *la volonté de promouvoir une nouvelle politique des déplacements s'inscrit dans une triple démarche de sauvegarde de l'environnement et de la santé des Parisiens, d'équité dans l'accès aux transports et de vitalité économique.* »

Le projet de prolongement à l'ouest de la ligne E du RER, visant à créer une nouvelle offre de transports collectifs et à désaturer les lignes existantes, notamment le RER A, est évidemment conforme à ces principes, et donc compatible avec le PADD de Paris.

b) Les orientations d'aménagement du secteur GPRU Paris Nord-Est et de la Cité Michelet :

Le prolongement du RER E, qui va permettre une meilleure desserte la gare Rosa Parks, participe du deuxième grand objectif urbain du site Paris Nord-Est « Désenclaver et favoriser l'ouverture du quartier ».

Le projet de transport, qui met en œuvre un des objectifs urbains du secteur Paris Nord-Est et respecte les orientations d'insertion locale définies pour les secteurs de Macdonald / Eole Evangile et de la Cité Michelet, est compatible avec les Orientations d'aménagement du PLU qui concernent ces secteurs.

c) Le zonage du PLU :

Le projet de transport traverse 3 zones du PLU de Paris, les zones UG, UGSU et UV.

Les règlements des zones UG et UGSU ne comportent aucune disposition qui s'opposerait à la création d'une ligne de transport ferroviaire. La réalisation du prolongement à l'ouest de la ligne E du RER est donc compatible avec ces deux règlements de zones.

En revanche, le règlement de la zone UV, qui recouvre le terre-plein central de la place de la Porte Maillot où est prévue la création d'une gare souterraine, n'autorise pas en tant que telle la réalisation d'ouvrages liés à la création d'une nouvelle ligne de transport ferroviaire.

Pour assurer la compatibilité du PLU avec le projet de transport, l'article UV.2.1 - Dispositions générales applicables dans toute la zone doit donc être complété par un alinéa indiquant :

« Sont admis : les constructions, installations et ouvrages nécessaires à la création d'une gare en infrastructure de l'espace vert central de la Porte Maillot, dans le cadre du projet de prolongement d'EOLE (ligne E du RER) vers l'ouest. »

La pièce H du dossier d'enquête publique, jointe en annexe 1 à la présente délibération, détaille l'insertion apportée au PLU de Paris pour le mettre en compatibilité avec le projet.

A l'issue de la procédure en cours, le décret en Conseil d'Etat déclarant l'utilité publique du projet de transport entraînera l'adoption des dispositions décrites ci-dessus et la pièce H dans son intégralité viendra compléter le rapport de présentation du PLU. Cette pièce H, qui motive et présente l'évolution réglementaire nécessaire, constituera l'exposé des motifs des changements apportés au PLU par la procédure, tel que l'exige l'article R.123-2 du code de l'urbanisme.

La réalisation du prolongement du RER E, inscrit au plan de mobilisation de la région Ile de France, revêt donc des enjeux importants pour Paris avec désaturation du RER A, la création d'un nouveau pôle de transports majeur (Porte Maillot), et l'amélioration de la desserte de Clichy Batignolles via la gare Pont Cardinet.

S'il s'insère bien dans un réseau global cohérent d'infrastructures de transport en commun à l'échelle régionale, les modalités de son financement et son articulation avec le calendrier de réalisation du Grand Paris Express nécessiteront d'être examinées avec attention.

Je vous propose donc de donner un avis favorable au dossier de mise en compatibilité du PLU de Paris que je vous ai présenté et de formuler les demandes et souhaits relatifs à la poursuite du projet, afin d'appeler la vigilance du Maître d'ouvrage sur les points susmentionnés :

- intégration dans le projet de prolongement à l'ouest du RER E, des travaux de reconstitution de l'espace vert central de la place de la Porte Maillot en couverture de la nouvelle gare ;
- intégration dans les études d'avant-projet pour la nouvelle gare de la Porte Maillot, des enjeux urbains identifiés pour ce site, notamment du projet de prolongement du tramway T3 de la Porte d'Asnières à la Porte Maillot, étude à réaliser en partenariat avec la Ville de Paris, le Palais des Congrès, l'APUR et les transporteurs ;

Je vous prie, mes chers collègues, de bien vouloir en délibérer.

2012 DU 127 : Projet de prolongement à l'ouest de la ligne E du RER, de la gare Haussmann-Saint-Lazare à celle de Mantes-la-Jolie, impactant les 8^e, 16^e, 17^e et 19^e arrondissements de Paris. Avis de la Ville de Paris requis au titre de l'article L.123-16 du Code de l'Urbanisme

**Le Conseil de Paris,
siégeant en formation de conseil Municipal**

Vu le Code général des collectivités territoriales et notamment ses articles L 2511-1 et suivants ;

Vu le Code de l'urbanisme et notamment ses articles L 123-1, L 123-16 et R 123-23 ;

Vu le Plan Local d'Urbanisme de Paris approuvé les 12 et 13 juin 2006 et ses mises à jour, modifications, révisions simplifiées et mises en compatibilité intervenues depuis cette date ;

Vu le procès-verbal de la réunion d'examen conjoint des dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet de prolongement du RER E à l'ouest, tenue à la Préfecture des Hauts-de-Seine le 16 décembre 2011 ;

Vu l'arrêté inter-préfectoral DRE/BELP n°2011-216 du 9 décembre 2011, portant ouverture de l'enquête publique, préalable à la Déclaration d'Utilité Publique, valant au titre des articles L.123-1 et suivants du code de l'environnement, et de mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes de Paris (75), Nanterre et Puteaux (92), Poissy, Aubergenville, Guerville, Mantes-la-Ville, Mantes-la-Jolie et Rosny-sur-Seine (78), en vue du prolongement à l'ouest de la ligne E du RER – projet Eole de la gare Haussmann-Saint-Lazare à Mantes-la-Jolie ;

Vu le dossier soumis à l'enquête publique, qui s'est déroulée dans les mairies de 27 communes des Hauts-de-Seine, du Val-d'Oise et des Yvelines, dans les mairies des 8^e, 16^e, 17^e et 19^e arrondissements de Paris et à la Préfecture des Hauts-de-Seine, du 16 janvier au 18 février 2012 ;

Vu le rapport de la Commission d'enquête daté du 30 mai 2012 et ensemble, son avis favorable à la poursuite de la procédure de déclaration d'utilité publique du projet assorti de deux réserves et sept recommandations et ses neuf avis favorables à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des différentes communes, assortis de recommandations pour six d'entre eux ;

Vu le courrier du Préfet de Région Île-de-France Seine- au Maire de Paris, en date du 18 septembre 2012, faisant suite de l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique emportant mise en compatibilité du PLU de Paris et de diverses communes des Hauts-de-Seine (92) et des Yvelines (78) en vue du prolongement à l'ouest de la ligne E du RER –projet Eole, transmettant un courrier du Préfet des Hauts-de-Seine du 7 septembre 2012, le PV de la réunion d'examen conjoint et le dossier de mise en compatibilité des documents d'urbanisme, et ensemble son courrier du 3 juillet 2012, transmettant un courrier du Préfet des Hauts-de-Seine du 22 juin 2012 et le rapport de la Commission d'enquête ;

Vu le projet de délibération, en date du, par lequel le Maire de Paris propose au Conseil d'émettre un avis favorable, après enquête publique, au dossier de mise en compatibilité du PLU nécessaire au projet de prolongement à l'ouest de la ligne E du RER de la gare Haussmann-Saint-Lazare à celle de Mantes-la-Jolie, impactant les 8^e, 16^e, 17^e et 19^e arrondissement, tel qu'il a été transmis le 18 septembre 2012 par le Préfet de Région Île-de-France ;

Vu le dossier annexé à la présente délibération et comprenant :

- annexe 1 : le dossier de mise en compatibilité du PLU – pièce H du dossier d'enquête,
- annexe 2 : le rapport de la Commission d'enquête,
- annexe 3 : le procès-verbal de la réunion d'examen conjoint du 16 décembre 2011,
- annexe 4 : le courrier du Préfet de Région Île-de-France, en date du 18 septembre 2012,

Vu l'avis du Conseil du 8^e arrondissement, en date du..... ;

Vu l'avis du Conseil du 16^e arrondissement, en date du..... ;

Vu l'avis du Conseil du 17^e arrondissement, en date du..... ;

Vu l'avis du Conseil du 19^e arrondissement, en date du..... ;

Sur le rapport présenté par Mme Anne HIDALGO, au nom de la 8^e commission,

Considérant que le projet de prolongement à l'ouest de la ligne E du RER, projet Eole, de la gare Haussmann-Saint-Lazare à celle de Mantes-la-Jolie est de nature à améliorer de façon significative les conditions de transport des voyageurs de la ligne A du RER et à compléter le maillage des transports collectifs franciliens;

Considérant que le dossier de mise en compatibilité du PLU de Paris n'affecte pas l'économie générale du PADD de Paris, qu'il respecte le cadre des adaptations strictement nécessaires au projet et qu'il met en œuvre directement une des orientations d'aménagement du secteur Paris Nord-Est et respecte les orientations d'insertion locale définies pour les secteurs de Macdonald-Eole-Evangile et de la Cité Michelet ;

Considérant que, néanmoins, le projet de prolongement à l'ouest de la ligne E du RER doit être complété par le Maître d'ouvrage pour que la nouvelle gare souterraine s'insère mieux dans le cadre urbain de la place de la Porte Maillot;

Délibère :

Article 1 : Avis favorable est donné au dossier de mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme de Paris avec le projet de prolongement à l'ouest de la ligne E du RER, projet Eole, de la gare Haussmann-Saint-Lazare à celle de Mantes-la-Jolie, tel qu'il figure dans l'annexe 1 de la présente délibération.

Article 2 : Est émise la demande suivante à la poursuite du projet de prolongement à l'ouest de la ligne E du RER, projet Eole, de la gare Haussmann-Saint-Lazare à celle de Mantes-la-Jolie :

- demande d'intégration dans le projet de prolongement à l'ouest de la ligne E du RER, de la reconstitution de l'espace vert central de la place de la Porte Maillot, en couverture du projet de nouvelle gare souterraine du RER E prolongé et souhait que soit pris en compte, dans les études d'avant-projet de cette gare les enjeux urbains identifiés pour ce site, notamment le prolongement du tramway T3;

Article 3 : La présente délibération sera transmise à Monsieur le Préfet de Région Île-de-France, et publiée au Bulletin Municipal Officiel de la Ville de Paris. Elle sera affichée en mairie pendant un mois, et mention en sera insérée en caractères apparents dans un journal diffusé dans le département.