

Demande d'examen au cas par cas préalable à la réalisation d'une étude d'impact

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

*Ce formulaire n'est pas applicable aux installations classées pour la protection
de l'environnement*

*Ce formulaire sera publié sur le site internet de l'autorité administrative de l'Etat
compétente en matière d'environnement*

Avant de remplir cette demande, lire attentivement la notice explicative

Cadre réservé à l'administration

Date de réception :

29/07/2013

Dossier complet le :

06/08/2013

N° d'enregistrement :

F-011-13-C-0063

1. Intitulé du projet

Création d'une passerelle en gare de Pantin (département de Seine-Saint-Denis)

2. Identification du maître d'ouvrage ou du pétitionnaire

2.1 Personne physique

Nom

Prénom

2.2 Personne morale

Dénomination ou raison sociale

Réseau Ferré de France

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

NGUYEN Dinh Tung - Directeur d'opérations

RCS / SIRET

4 | 1 | 2 | 2 | 8 | 0 | 7 | 3 | 7 | 0 | 0 | 4 | 1 | 9

Forme juridique

Etablissement public national

Joignez à votre demande l'annexe obligatoire n°1

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

N° de rubrique et sous-rubrique	Caractéristiques du projet au regard des seuils et critères de la rubrique
Rubrique n°7 a) : «Ponts d'une longueur inférieure à 100 mètres»	Création d'une passerelle piétonne d'accès aux quais d'une longueur d'environ 30 mètres.

4. Caractéristiques générales du projet

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

4.1 Nature du projet

Dans le cadre de la désaturation de la gare de Pantin, le présent projet consiste en la création d'une nouvelle passerelle piétonne couverte d'une longueur de 30 mètres environ, à l'est de la passerelle existante. Le nouvel ouvrage comprendra des aménagements de raccordement aux quais et aux installations existantes (ascenseurs, rampe PMR, etc.) permettant une mise en accessibilité PMR.

La passerelle existante sera utilisée pour la gestion des flux voyageurs sortants.

Afin d'apporter une réponse globale d'amélioration du fonctionnement de la gare en adéquation avec sa fréquentation actuelle et future, des travaux de réaménagement du bâtiment voyageurs (réaménagement des espaces voyageurs, des locaux de services, mise en accessibilité PMR, requalification de l'actuel accès principal, création d'une ligne de Contrôle Automatique de Billets avec un Passage Elargi Contrôlé pour l'accès à la nouvelle passerelle) sont également prévus.

4.2 Objectifs du projet :

La création de la passerelle couverte poursuit les objectifs suivants :

- Améliorer la gestion des flux de voyageurs croissants en gare de Pantin, y compris en cas de situation perturbée ou d'accident et la sécurité des voyageurs en accès/sortie des quais ;
- Permettre l'accès du parvis aux quais de la gare de Pantin des personnes à mobilité réduite ;
- Améliorer l'accueil et le confort des voyageurs via des travaux de réaménagements du bâtiment voyageurs.

Concernant le 1er objectif, le trafic voyageurs a augmenté de 70% depuis 2000 (Source : Transilien) et cette tendance devrait s'accroître. En effet, la gare de Pantin bénéficie de la proximité de Paris (à 5 minutes de la gare de Magenta et 9 minutes de la gare de Hausmann-Saint-Lazare).

La ville de Pantin est en pleine mutation : construction d'habitat (projet de création d'un éco-quartier au Nord de la gare) et installation de zones d'activités (BNP sur le site des grands Moulins qui a créé 2000 nouveaux emplois, etc.). Pour adapter les équipements existants aux nouveaux flux de voyageurs, une étude de flux a été réalisée. Elle a permis de dimensionner la passerelle et a montré que le projet permettrait d'accueillir dans sa configuration future jusqu'à 30000 voyageurs par Jour Ouvrable de Base (JOB) contre 23000 actuellement (la gare étant en limite de capacité).

Concernant le second objectif, la passerelle existante ne permet pas l'accès aux quais pour les personnes à mobilité réduite. Bien que non inscrite dans le Schéma Directeur d'Accessibilité d'Ile-de-France, la gare de Pantin a fait depuis 2007 l'objet de réflexions dans le cadre de plusieurs processus parallèles visant la mise en accessibilité de la gare.

4.3 Décrivez sommairement le projet :

4.3.1 dans sa phase de réalisation :

Calendrier de réalisation:

Les travaux de création de la nouvelle passerelle en gare de Pantin, objet de la présente demande, sont prévus à l'horizon 2015-2016 et s'étaleront sur une période d'environ 14 mois avec une mise en service prévue pour fin 2016. La réalisation de la passerelle est envisagée comme suit:

- Travaux préparatoires: déviation artère câbles sur quais, adaptation marquise existante et travaux caténaires ;
- Travaux sur quais 1, 2 et Bâtiment Voyageur : travaux de génie-civil, fosses d'ascenseurs et de passerelle ;
- Approvisionnement en matériaux pour la passerelle;
- Assemblage de la passerelle et montage de la passerelle pendant 6 week-ends ;
- Travaux de la marquise quai 1 côté province et quai 2 côté province.
- Réception des travaux

Modalités de circulation des voyageurs pendant les travaux:

Pendant toute la durée des travaux, les voyageurs pourront continuer à utiliser la passerelle existante. Une signalétique adaptée sera mise en place afin de diriger les voyageurs en fonction de l'évolution des phases travaux.

Aménagement du chantier : L'installation de chantier sera localisée dans les emprises ferroviaires au niveau du garage caténaires et du parc de stationnement SNCF. Elle permettra d'installer les bases vie (bureaux, réfectoires, vestiaires, sanitaires, etc.) mais également les aires de stockage des matériaux et de pré-assemblage des éléments de la passerelle.

L'accès des locataires aux logements SNCF sera maintenu pendant toute la durée des travaux. Un espace de circulation piétons sera maintenu le long des bâtiments. Le stationnement des voitures sera supprimé et reporté vers d'autres zones de la gare. L'espace sera aménagé : dépose de clôtures, débroussaillage, aménagement des dénivelés.

Pour les travaux du bâtiment voyageurs, une emprise supplémentaire à l'est du parc de stationnement SNCF (locaux non utilisés dans les emprises ferroviaires) pourra être utilisée. L'ensemble des travaux et installations de chantier se situent à l'intérieur des emprises ferroviaires.

Modalités de réalisation des travaux de création de la nouvelle passerelle:

Durant la phase travaux, le service d'exploitation de la gare sera maintenu, en dehors des périodes d'interception du trafic, principalement des interceptions de nuit et durant certains week-ends répartis sur les années. Par ailleurs, la méthodologie retenue pour les travaux a été conçue de manière à limiter les ralentissements des trains:

- travaux concernant la passerelle et les quais seront réalisés sous interdiction de circulation de trains et consignations caténaires
- travaux concernant la passerelle et escaliers d'accès seront réalisés par grutage d'éléments pré-assemblés avec des interceptions continues de plusieurs jours pendant les week-ends sur voies contigües à l'ouvrage ainsi que toutes les voies survolées par la grue;
- travaux au niveau des quais seront réalisés de nuit en dehors des périodes de week-end;
- génie-civil de fondation des abris filants et de la passerelle sera réalisé de nuit avec des ralentissements sur les voies adjacentes pour la réalisation de blindages;
- démolition / adaptation des abris filants (réalisée de nuit) et pose des nouveaux abris (réalisée de nuit ou lors des week-end d'interception des circulations) ;
- travaux de second-oeuvre de la passerelle (réalisé de nuit)

4.3.2 dans sa phase d'exploitation :

Dans sa phase d'exploitation le projet permettra:

- la désaturation de la gare de Pantin aux heures de pointe au niveau de la ligne de Contrôle Automatique de Billets, mais également au niveau de la passerelle existante et des accès aux quais,
- de répondre à la prévision de forte augmentation des flux de voyageurs,
- de rendre accessible aux personnes à mobilité réduite la gare et les quais. Les cheminements seront facilités, sécurisés et rendus conformes PMR avec notamment la mise en place d'ascenseurs et de rampes. Des aménagements sont également prévus pour les usagers avec un handicap sensoriel : bande de guidage, balises sonores, pictogrammes.

Les autres usagers emprunteront la nouvelle passerelle, objet du présent dossier, pour entrer et sortir de la gare et pourront continuer d'emprunter la passerelle existante pour en sortir. Les flux piétons seront alors modifiés permettant ainsi une décongestion des flux notamment aux heures de pointe.

La gare sera également rendue plus attractive (mise en place de services et commerces de proximité, rénovation du bâtiment voyageurs, etc.)

La décision de l'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement devra être jointe au(x) dossier(s) d'autorisation(s).

- permis de construire (pour les travaux concernant le bâtiment voyageurs) impliquant une modification de l'Etablissement Recevant du Public de la gare de Pantin
- Dossier au titre de la loi sur l'eau (à confirmer par études en phase ultérieure)

Ce formulaire est rempli dans le cadre de la procédure de demande d'examen au cas par cas conformément au décret n°2011-2019 du 29 décembre 2011 portant réforme des études d'impact des projets de travaux, d'ouvrages ou d'aménagements.

Grandeurs caractéristiques

Caractéristiques techniques	Valeur
Longueur de la passerelle :	30 m
Largeur de la passerelle :	3,6 m
Hauteur de la passerelle :	4 m
Superficie de l'emprise du projet (approximatif) :	300 m ²

Lat. 2 °24 '02 E

Lat. ° ' ''

Communes traversées :

Oui ☐ Non ☒

Oui ☐ Non ☒

Oui ☐ Non ☒

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.

5. Sensibilité environnementale de la zone d'implantation envisagée

5.1 Occupation des sols :

Quel est l'usage actuel des sols sur le lieu de votre projet ?

La zone de projet (aménagements en gare et zone de stockage) se situe essentiellement dans les emprises ferroviaires sur la commune de Pantin. L'usage des sols est donc le transport ferroviaire de personnes et de marchandises.

La zone concernée sur le Plan Local d'Urbanisme de Pantin est la zone UI (zones d'activités).

Existe-t-il un ou plusieurs documents d'urbanisme (ensemble des documents d'urbanisme concernés) réglementant l'occupation des sols sur le lieu/tracé de votre projet ?

Oui ☒ Non ☐

Plan Local d'Urbanisme de Pantin : 3ème modification approuvée le 21 février 2013.

Règlement applicable à la zone du projet : Zone UI (zones d'activités).

Si oui, intitulé et date d'approbation :
Précisez le ou les règlements applicables à la zone du projet

Pour les rubriques 33° à 37°, le ou les documents ont-ils fait l'objet d'une évaluation environnementale ?

Oui ☐ Non ☐

5.2 Enjeux environnementaux dans la zone d'implantation envisagée :

Complétez le tableau suivant, par tous moyens utiles, notamment à partir des informations disponibles sur le site internet <http://www.developpement-durable.gouv.fr/etude-impact>

Le projet se situe-t-il :	Oui	Non	Lequel/Laquelle ?
dans une zone naturelle d'intérêt écologique faunistique et floristique de type I ou II (ZNIEFF) ou couverte par un arrêté de protection de biotope ?	☐	☒	Le projet ne se situe dans aucune ZNIEFF de type I ou II, ni dans une zone couverte par un arrêté de protection de biotope (Source : INPN). Les ZNIEFF les plus proches se situent respectivement à 3,5 et 4 km de la gare. Il s'agit de la ZNIEFF de type 1 "Prairies humides au fort de Noisy" et de la ZNIEFF de type 2 "Parc de la Courneuve".
dans une zone de montagne ?	☐	☒	Le projet ne se situe pas en zone de montagne.
sur le territoire d'une commune littorale ?	☐	☒	Le projet ne se situe pas dans une commune classée en Loi littoral.
dans un parc national, un parc naturel marin, une réserve naturelle (régionale ou nationale), ou un parc naturel régional ?	☐	☒	Le projet ne se situe dans aucun de ces espaces protégés. (Source : INPN)

sur un territoire couvert par un plan de prévention du bruit, arrêté ou le cas échéant, en cours d'élaboration ?	☐	☒	Le réseau ferré est considéré comme infrastructure bruyante de catégorie 1. La D115 et la N3, les deux principaux axes routiers à proximité de la zone de projet sont classées respectivement en catégorie 3 et 2. Cependant aucun Plan de Prévention du Bruit (PPB) n'est en vigueur ni en cours d'élaboration sur le territoire communal. (Sources : Mairie de Pantin, Plan Local d'Urbanisme)
dans une aire de mise en valeur de l'architecture et du patrimoine ou une zone de protection du patrimoine architectural, urbain et paysager ?	☐	☒	Aucune AMVAP ni ZPPAUP n'a été recensé dans l'aire d'étude et n'est présente à proximité du projet. (Sources : Iaurif, Atlas des patrimoines)
dans une zone humide ayant fait l'objet d'une délimitation ?	☐	☒	Le projet ne se situe pas au sein d'une zone humide ayant fait l'objet d'une délimitation. Il ne se situe pas non plus dans une zone potentiellement humide de classe 3 : "Zones pour lesquelles les informations existantes laissent présager une forte probabilité de présence d'une zone humide, qui reste à vérifier et dont les limites sont à préciser". (Sources : RPDZH, INPN, DRIEE). Le canal de l'Ourcq est présent à environ 210 m au sud de la gare de Pantin.
dans une commune couverte par un plan de prévention des risques naturels prévisibles ou par un plan de prévention des risques technologiques ? Si oui, est-il prescrit ou approuvé ?	☐	☒	La commune n'est pas concernée par un Plan de Prévention du Risque d'Inondation (PPRI). Au droit de la gare, le risque inondation par remontée de nappe est fort. (Sources : http://cartorisque.prim.net et www.inondationsnappe.fr , BRGM) Un Plan de Prévention du Risque Mouvement de Terrain - Tassements différentiels a été prescrit le 23/07/2001 mais n'a pas été approuvé. (Sources : Cartorisque, prim.net). Par ailleurs, la gare est située dans le périmètre de risque lié à la dissolution de gypse antéludien (défini par l'ancien art.R111-3 du Code de l'Urbanisme) approuvé le 18/04/1995.
dans un site ou sur des sols pollués ?	☐	☒	Le projet ne se situe pas sur un site ou sur des sols pollués. (Source : Basol) Les deux sites basias à proximité immédiate de la gare sont : - IDF9302339, Desouches David et Cie, activité (terminée) de fabrication de produits métalliques, construction de locomotives et autre matériel ferroviaire roulant. - IDF9302338, SNCF de l'Est, activité en cours de transport et installations ferroviaire interurbain, dépôt de liquides inflammables, fabrication et stockage de gaz.
dans une zone de répartition des eaux ?	☒	☐	Le projet se situe dans la Zone de Répartition des Eaux (ZRE) pour la nappe de l'Albien. (Source : Système d'information sur l'eau du bassin Seine-Normandie)
dans un périmètre de protection rapprochée d'un captage en eau destiné à l'alimentation humaine ?	☐	☒	Le projet ne se situe dans aucun périmètre de protection de captage AEP. (Source : http://ile-de-france.sante.gouv.fr)
dans un site inscrit ou classé ?	☐	☒	Le projet ne se situe pas dans un site inscrit ou classé. (Source : Iaurif) A proximité les sites les plus proches sont situés à 1,6 km au sud de la gare (source DRIEE). Il s'agit : - du site inscrit "Cité-Jardin" sur la commune Le Pré-Saint-Gervais. - du site inscrit "Ensemble urbain à Paris"

Le projet se situe-t-il, dans ou à proximité :	Oui	Non	Lequel et à quelle distance ?
d'un site Natura 2000 ?	☐	☒	Les sites Natura 2000 les plus proches du projet sont les sites de Saint-Denis, classés zone de protection spéciale le 26/04/2006 et composés de 14 grandes unités (bois, parcs, forêts, etc.) dans le département de la Seine Saint Denis. Le site "Sites de Seine-Saint-Denis" ZPS FR 1112013 est le plus proche et se situe à environ 4 km au sud-est de la gare. (Source : INPN)
d'un monument historique ou d'un site classé au patrimoine mondial de l'UNESCO ?	☒	☐	Deux monuments historiques inscrits se situent à proximité de la gare (à 150 m environ). La future passerelle se situe dans les deux périmètres de protection. Il s'agit des monuments suivants : - "l'usine élévatrice des eaux", située 49 avenue du général Leclerc (inscription le 21/01/1997); - "la piscine", située 47 avenue du général Leclerc (inscription le 21/01/1997). (Source : IAURIF) Le site classé au patrimoine mondial de l'Unesco le plus proche est le site "rives de la Seine" à environ 6 km au sud-ouest du projet. (Source : http://whc.unesco.org, IAURIF)

6. Caractéristiques de l'impact potentiel du projet sur l'environnement et la santé humaine

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

Veuillez compléter le tableau suivant :

Domaines de l'environnement :		Oui	Non	De quelle nature ? De quelle importance ? Appréciez sommairement l'impact potentiel
Ressources	Engendre-t-il des prélèvements d'eau ?	☐	☒	Néant.
	Impliquera-t-il des drainages / ou des modifications prévisibles des masses d'eau souterraines ?	☐	☒	La masse d'eau "Eocène du Valois" (Code : HG104) est présente dans la zone de projet. (Source : ADES). D'après les informations du BRGM, la sensibilité de la nappe au droit de la gare est forte. Des sondages piézométriques ont permis de définir la profondeur de la nappe à environ 12 m de profondeur. Les fondations de la passerelle atteindront une profondeur maximale de 10 m. Le type de fondations retenue pour les abris et la passerelle sera de type fondations profondes sur micropieux. Le projet n'est donc pas susceptible d'intercepter la nappe et n'implique pas de modifications des masses d'eaux souterraines ni de drainage. Des études ultérieures au titre de la loi sur l'eau seront menées afin de confirmer l'absence d'impact sur la nappe d'eau souterraine (risque de remontée de nappe).
	Est-il excédentaire en matériaux ?	☒	☐	Quelques gravats seront excavés lors de la création des fosses d'ascenseurs et des piles de la passerelle. La gestion des déblais sera maîtrisée. Dans la mesure du possible, ils seront réutilisés. Dans le cas contraire, ils seront triés, évacués et traités dans la filière adaptée. Cependant, en cas de détection de polluant, des procédures seront mises en œuvre conformément à la réglementation pour l'enlèvement des terres polluées (protection de la nappe, mise en décharge spécifique, etc.)
	Est-il déficitaire en matériaux ? Si oui, utilise-t-il les ressources naturelles du sol ou du sous-sol ?	☐	☒	Le projet n'est pas déficitaire en matériaux et n'entraînera pas de ponction des ressources naturelles.
Milieu naturel	Est-il susceptible d'entraîner des perturbations, des dégradations, des destructions de la biodiversité existante : faune, flore, habitats, continuités écologiques ?	☐	☒	Le projet est situé dans les emprises ferroviaires, il n'est pas susceptible d'impacter la biodiversité existante (pas de destruction d'espèces protégées ou d'habitats).
	Est-il susceptible d'avoir des incidences sur les zones à sensibilité particulière énumérées au 5.2 du présent formulaire ?	☐	☒	Des impacts sont à prévoir en phase travaux (bruit, émissions de poussières, vibrations, risque de pollution accidentelle, etc.). Ces impacts concerneront principalement les usagers de la gare et les riverains et seront limités dans le temps. Le projet étant très localisé et situé en zone urbanisée à faible enjeu écologique, il n'est pas susceptible d'avoir des incidences sur les zones à sensibilité particulière (ZNIEFF, Natura 2000, zones humides,...). La ZPS "Sites de Saint-Denis" est relativement éloigné de la zone du projet. Au vu de la nature du projet, aucune incidence notable n'est prévisible ni en phase travaux, ni en phase exploitation En phase exploitation, la nouvelle passerelle n'engendrera aucune émission atmosphérique, ni bruit supplémentaire, ni rejet dans les eaux superficielles, etc.

	Engendre-t-il la consommation d'espaces naturels, agricoles, forestiers, maritimes ?	☐	☒	Le projet est situé dans les emprises ferroviaires et n'engendrera pas la consommation d'espaces naturels, agricoles, forestiers ou maritimes.
Risques et nuisances	Est-il concerné par des risques technologiques ?	☐	☒	Aucune ICPE soumise à autorisation avec servitudes n'est située à proximité de la gare. Aucun Plan de Prévention des Risques Technologiques n'est recensé sur l'aire d'étude. Aucun établissement SEVESO n'a été recensé à ce jour dans l'aire d'étude. Le projet n'est donc pas concerné par le risque technologique.
	Est-il concerné par des risques naturels ?	☒	☐	La zone de la gare est concernée par un risque inondation par remontée de nappe (sensibilité forte). En revanche, la gare est située sur une zone d'aléa retrait-gonflement des argiles moyen. La gare est également située dans le périmètre de risque lié à la dissolution de gypse antéludien. Etant donné le risque d'inondation par remontée de nappe, une analyse plus détaillée sera menée en phase ultérieure au titre de la loi sur l'eau.
	Engendre-t-il des risques sanitaires ? Est-il concerné par des risques sanitaires ?	☐ ☐	☒ ☒	La création de la passerelle n'engendre pas de risques sanitaires et n'est pas concernée par ce risque.
Commodités de voisinage	Est-il source de bruit ? Est-il concerné par des nuisances sonores ?	☐ ☒	☒ ☐	La période de travaux sera nécessairement une période génératrice de nuisances sonores. L'enjeu est plus fort pour les zones d'habitat qui jouxtent la gare (logements SNCF) et pour les travaux de nuit. Ces nuisances seront toutefois limitées dans le temps. L'entreprise en charge des travaux organisera son chantier de façon à respecter la législation en vigueur et à réduire au maximum les nuisances (adaptation des matériels, et modes opératoires, formation du personnel, etc.) Il est également à noter qu'avant le démarrage des travaux, un dossier bruit de chantier sera réalisé et mis à la disposition du public. En phase exploitation, la passerelle n'engendrera pas de nuisances sonores.
	Engendre-t-il des odeurs ? Est-il concerné par des nuisances olfactives ?	☐ ☐	☒ ☒	Néant.
	Engendre-t-il des vibrations ? Est-il concerné par des vibrations ?	☒ ☐	☐ ☒	Les travaux sont susceptibles d'engendrer des vibrations du fait de l'intervention des engins de chantier. Ces éléments seront à confirmer en fonction de la nature des sols (propagation potentielle...) et de la proximité du bâti. Celles-ci seront limitées dans le temps. En phase exploitation, la passerelle n'engendrera pas de vibrations.

	Engendre-t-il des émissions lumineuses?	☒	☐	La passerelle sera couverte et éclairée. Cependant, cet éclairage n'engendrera pas d'impacts significatifs.
	Est-il concerné par des émissions lumineuses ?	☐	☒	
Pollutions	Engendre-t-il des rejets polluants dans l'air ?	☐	☒	Durant la phase travaux, des émissions de poussières (rejets non polluants) dans l'atmosphère seront possibles. Ce phénomène apparaît comme temporaire puisque limité à la phase chantier et perturbera temporairement la qualité de l'air aux abords de la gare. Des mesures de réduction seront prises telles que le bâchage des camions, la limitation de la vitesse de circulation à 30 km/h sur le chantier, l'interdiction de brulage de toute nature,... Ces éléments seront repris dans le Dossier de Consultation des Entreprises (DCE). En phase exploitation, le projet n'aura aucun impact sur la qualité de l'air.
	Engendre-t-il des rejets hydrauliques ? Si oui, dans quel milieu ?	☒	☐	Une pompe sera installée afin d'évacuer les eaux de ruissellement et les éventuelles eaux d'infiltration. Le milieu de réception de ces eaux est le réseau d'assainissement SNCF de la gare. La demande d'autorisation de déversement sera effectuée auprès de la commune. Aucun rejet dans le milieu naturel ne sera effectué.
	Engendre-t-il la production d'effluents ou de déchets non dangereux, inertes, dangereux ?	☒	☐	En phase travaux, des déchets de chantier seront émis. Une politique de gestion des déchets sera mise en place à cet effet. La production de déchets sera maîtrisée, les déchets seront triés et acheminés selon leur type vers des filières agréées adaptées. De plus toutes les précautions seront prises afin d'éviter la pollution du sol par les produits liquides, eaux souillées ou tout autre résidu (huile, peinture, solvant, etc.): bacs de rétention étanches pour les déchets polluants et évacuation dès que nécessaire,... Le chantier disposera également de produits neutralisants ou absorbants. Les déchets courants seront stockés dans des récipients adaptés.
Patrimoine / Cadre de vie / Population	Est-il susceptible de porter atteinte au patrimoine architectural, culturel, archéologique et paysager ?	☐	☒	La nouvelle passerelle couverte est située dans le périmètre de protection de 2 monuments historiques inscrits : l'usine élévatrice des eaux et la piscine municipale. Elle n'est pas visible depuis les monuments historiques. Ces monuments n'ont pas de co-visibilité avec le projet. L'impact est donc nul. Il ne porte pas atteinte au patrimoine culturel ou archéologique. L'avis de l'ABF sera néanmoins sollicité. Le projet de création d'une nouvelle passerelle couverte entraîne une modification de la perception des riverains à proximité de l'ouvrage. Les habitations les plus proches sont les logements SNCF qui sont accolés à la gare.
	Engendre-t-il des modifications sur les activités humaines (agriculture, sylviculture, urbanisme / aménagements) ?	☐	☒	Les installations de chantier seront installées au niveau de l'ancien local caténaires et du parc de stationnement SNCF dans les emprises ferroviaires. Pour la circulation des engins, une condamnation d'une partie du parking sera nécessaire. L'accès sera néanmoins maintenu pour les riverains et le stationnement sera reporté vers d'autres zones de la gare. En phase exploitation, le projet aura un impact positif sur le cadre de vie des Personnes à Mobilité Réduite (PMR) et permettra la désaturation des flux voyageurs.

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

Oui ☐ Non ☒ Si oui, décrivez lesquelles :

Aucun projet connu au sens réglementaire (ayant fait l'objet d'un avis de l'Autorité environnementale et/ou d'une enquête publique au titre de la loi sur l'eau) à proximité de la gare n'est répertorié sur la commune de Pantin.
(Sources : DRIEE Ile-de-France, CGEDD, CGDD)

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

Oui ☐ Non ☒ Si oui, décrivez lesquels :

7. Auto-évaluation (facultatif)

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

La nouvelle passerelle permettra la désaturation des flux voyageurs et la mise en accessibilité de la gare de Pantin et s'insère au sein d'emprises ferroviaires existantes.

Bien que situé dans le périmètre de protection de 2 monuments historiques, la nouvelle passerelle couverte ne sera pas visible depuis les monuments historiques. Une consultation de l'Architecte des Bâtiments de France sera menée par le maître d'ouvrage.

La nouvelle passerelle couverte sera visible depuis les logements SNCF qui jouxtent la gare.

Durant la phase travaux, le présent projet sera à l'origine des perturbations ponctuelles du service de gare, du stationnement et de nuisances modérés (émissions de bruit) pour les riverains. Les nuisances seront réduites autant que possible et l'ensemble des accès seront maintenus. Aucun enjeu lié aux zones à sensibilité particulière (ZNIEFF, Natura 2000...) n'a été identifié.

A ce stade, pour la ressource en eau souterraine, aucun enjeu n'a été identifié et reste à confirmer par des études ultérieures au titre de la loi sur l'eau.

Compte tenu de l'analyse des enjeux, le projet de création d'une passerelle couverte en gare de Pantin, objet de la demande, ne nécessiterait pas la réalisation d'une étude d'impact.

8. Annexes

8.1 Annexes obligatoires

Objet		
1	L'annexe n°1 intitulée « informations nominatives relatives au maître d'ouvrage ou pétitionnaire » - non publiée ;	☒
2	Un plan de situation 1/25 000 ou, à défaut, à une échelle de 1/16 000 et 1/ 64 000 (il peut s'agir d'extraits cartographiques du document d'urbanisme s'il existe) ;	☒
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 ;	☒
4	Un plan du projet <u>ou</u> , pour les travaux, ouvrages ou aménagements visés aux rubriques 5° a), 6° b) et d), 8°, 10°, 18°, 28° a) et b), 32°, 41° et 42° un projet de tracé ou une enveloppe de tracé ;	☒
5	Sauf pour les travaux, ouvrages ou aménagements visés aux rubriques 5° a), 6° b) et d), 8°, 10°, 18°, 28° a) et b), 32°, 41° et 42° : plan des abords du projet (100 mètres au minimum) pouvant prendre la forme de photos aériennes datées et complétées si nécessaire selon les évolutions récentes, à une échelle comprise entre 1/2 000 et 1/5 000. Ce plan devra préciser l'affectation des constructions et terrains avoisinants ainsi que les canaux, plans d'eau et cours d'eau ;	☒

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

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

Objet

9. Engagement et signature

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



Fait à Paris

le

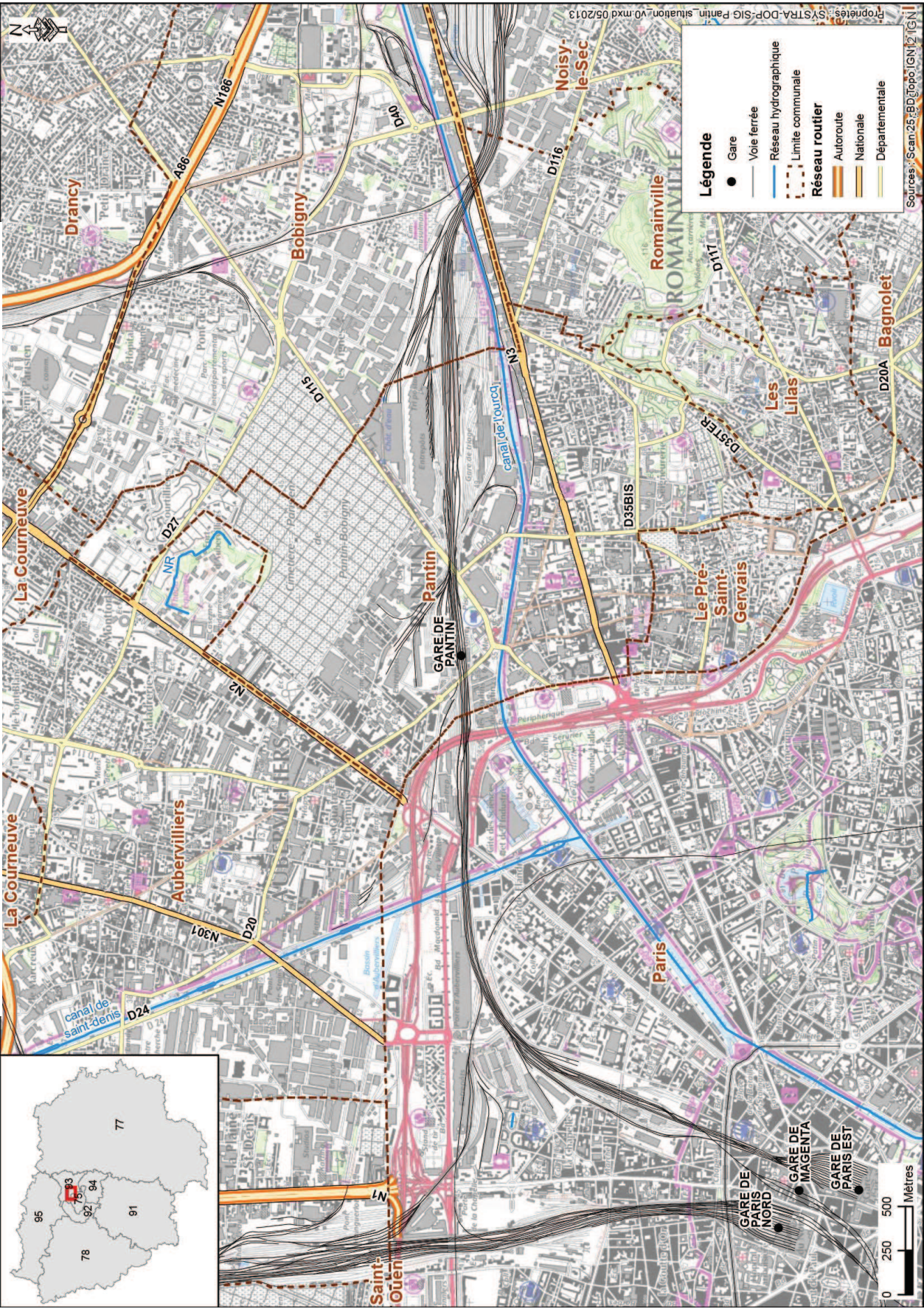
23/07/13

Signature

Jean FROSTURIER

Annexes

Plan de situation (Source : SysTra d'après IGN)



This aerial map illustrates the proposed high-speed rail alignment between Paris and Villiers-sur-Marne. The alignment is marked by a red line with arrows indicating the direction of travel. Ten specific points of interest are labeled with letters A through J, each enclosed in a red box. The map also shows the existing railway infrastructure, including tracks and stations, as well as the surrounding urban environment and the Marne river. A scale bar (0-100m) and a north arrow are provided for reference.



Projet dans son environnement éloigné

Les photographies ont été réalisées par Systra.



Image A : Ecole nationale de musique, rue Sadi Carnot



Image B : Hôtel de Ville, rue de l'Hôtel de Ville



Image C : Avenue de la gare



Image D : La piscine municipale, et l'usine élévatrice des eaux, monuments historiques inscrits, rue du Général Leclerc



Image E : Square, rue Sadi Carnot

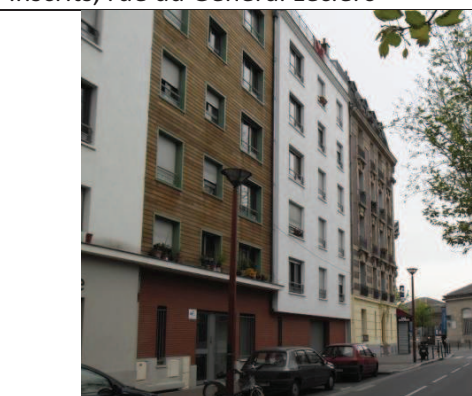


Image F : Immeubles, rue Sadi Carnot



Image G : Avenue Edouard Vaillant



Image H : Logements SNCF



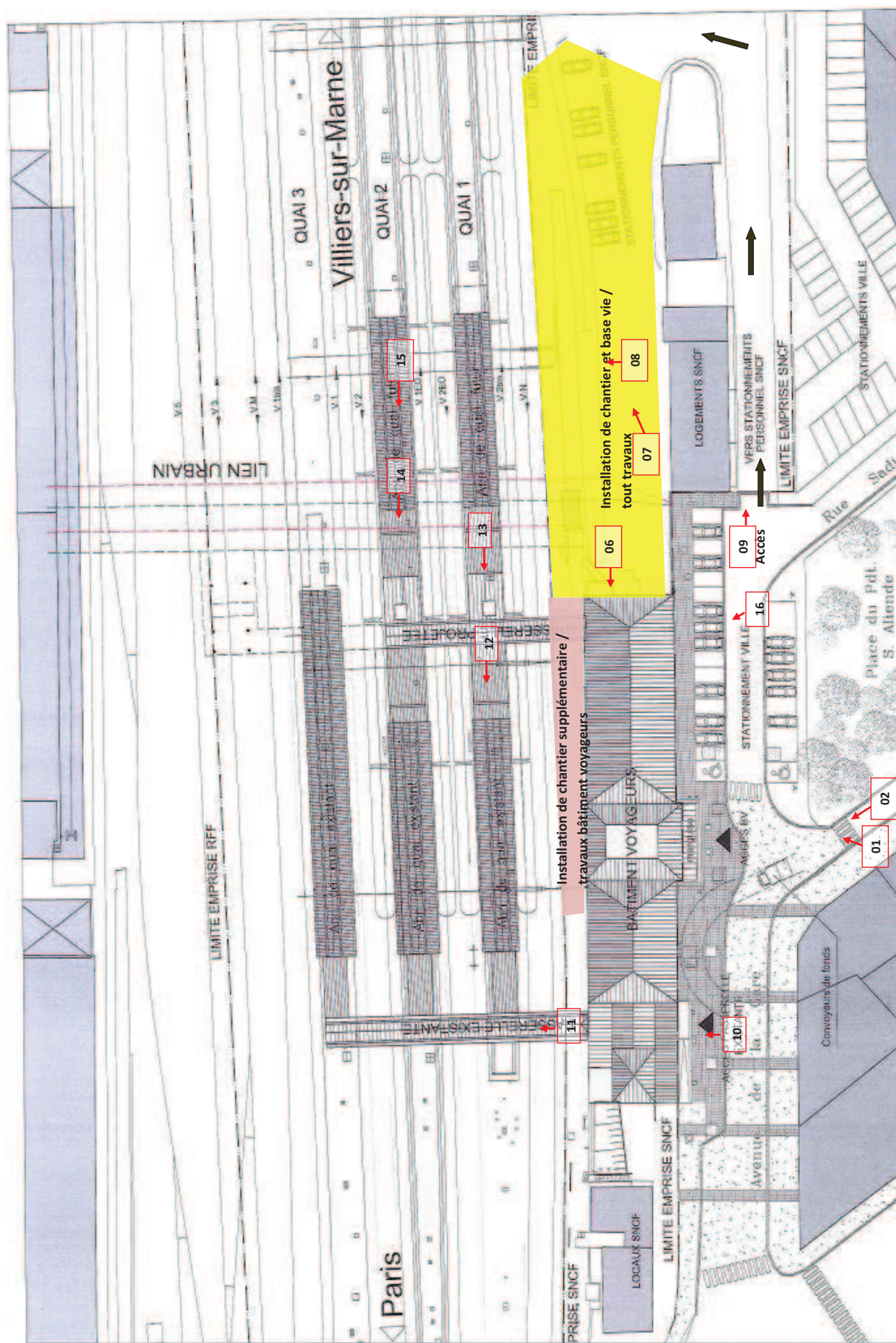
Image I : Logements et parking SNCF qui seront utilisés pour les installations de chantier



Image J : Bâtiments industriels au nord de la gare

[illegible]

PARIS



Projet dans son environnement proche

Les photographies dont la source n'est pas précisée ont été réalisées par Systra.

	
Image n°1 : Façade sud du bâtiment voyageurs et stationnement ville	Image n°2 : Accès du bâtiment voyageurs, avenue de la gare
	
Image n°3 : Emplacement du futur hall voyageurs	Image n°4 : Emplacement de la future rampe PMR
	
Image n°5 : Emplacement de la future ligne de Contrôle Automatique de Billets (CAB) et du Passage Elargi Contrôlé	Image n°6 : Emplacement de la future base vie utilisée pendant les travaux



Image n°7 : Parking SNCF qui sera partiellement utilisée pour la circulation des engins de chantier



Image n°8 : Passerelle métallique provisoire (elle sera démontée une fois la future passerelle mise en place)



Image n°9 : Voie d'accès aux installations de chantier



Image n°10 : Entrée / sortie de la gare de Pantin – ligne de CAB



Image n°11 : Actuelle passerelle couverte (sera renouvelée dans le cadre d'un projet connexe)



Image n°12 : Bâtiment voyageurs (façade nord) et abri filant qui sera raccourci dans le cadre de la création de l'ascenseur et de la création de la passerelle – Quai 1



Image n°13 : Abri couvert qui sera démonté – Quai 1



Image n°14 : Quai 2

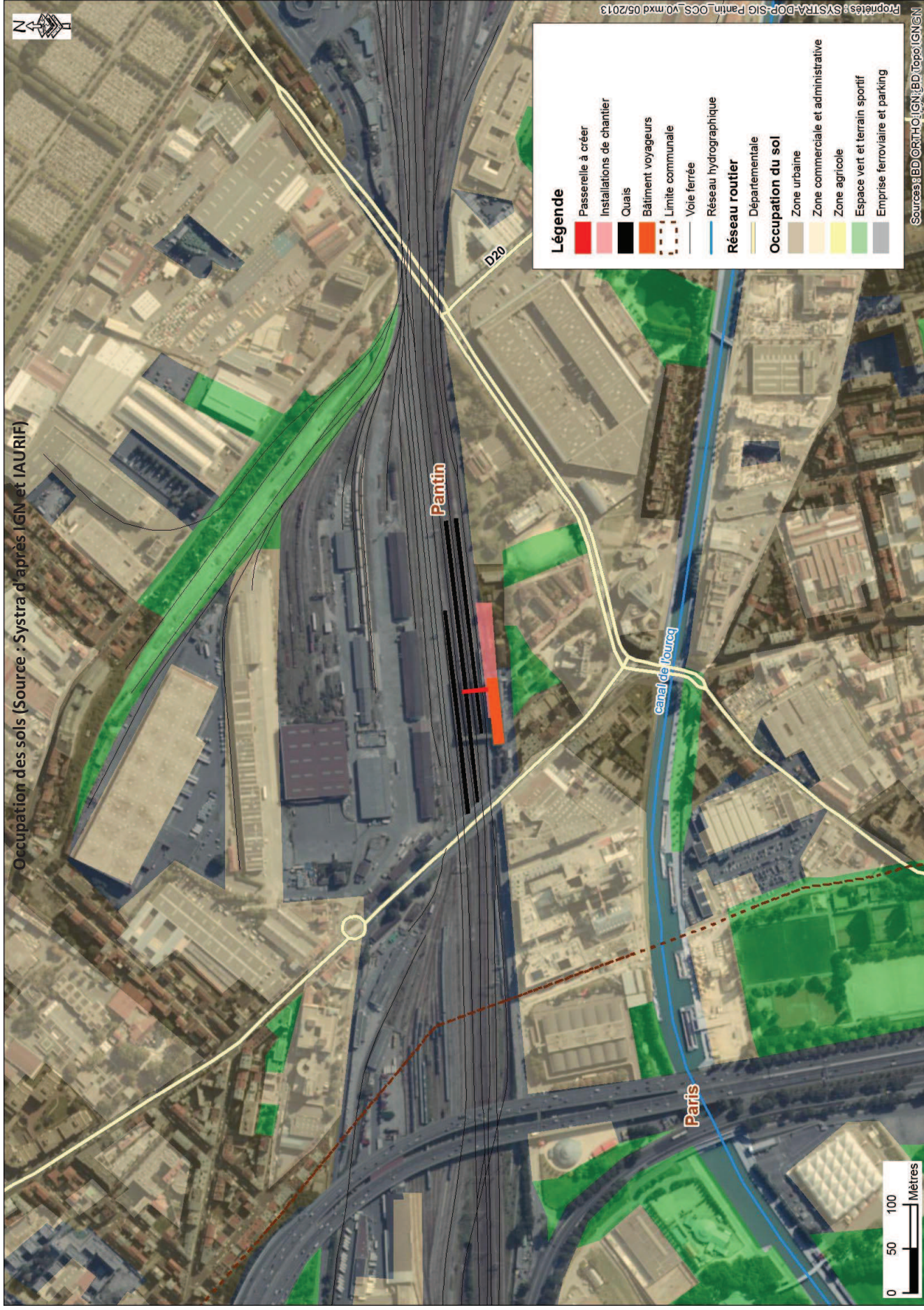


Image n°15 : Passerelle couverte actuelle

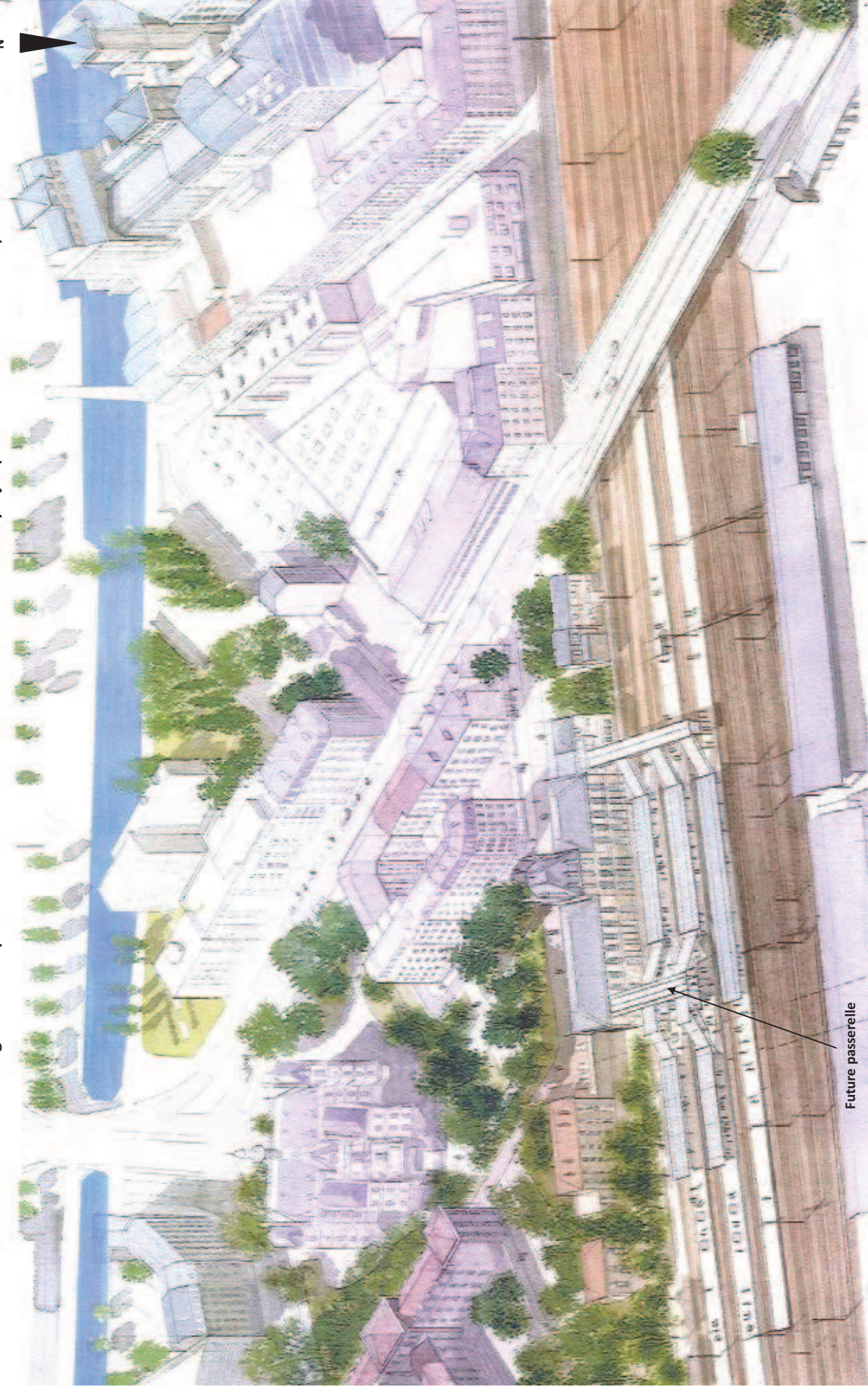


Image n°16 : Parc de stationnement de la Ville
– aile est du bâtiment de la gare – Accès à la
future passerelle (Source : AVP - SNCF)

Occupation des sols (Source : Systra d'après IGN et IAURIF)



Intégration de la passerelle dans son environnement urbain – situation projet (Source : dossier AVP - SNCF)



Future passerelle

Compléments sur les deux espaces verts situés au sud du projet :

- L'espace vert référencé « 1 » sur la carte ci-dessous est un square localisé rue Sadi Carnot.

Il se compose de quelques jeux pour enfants comme le montre la photographie ci-dessous entourés de marronniers, charmes et d'une haie de type elaeagnus. L'intérêt écologique du site est faible.



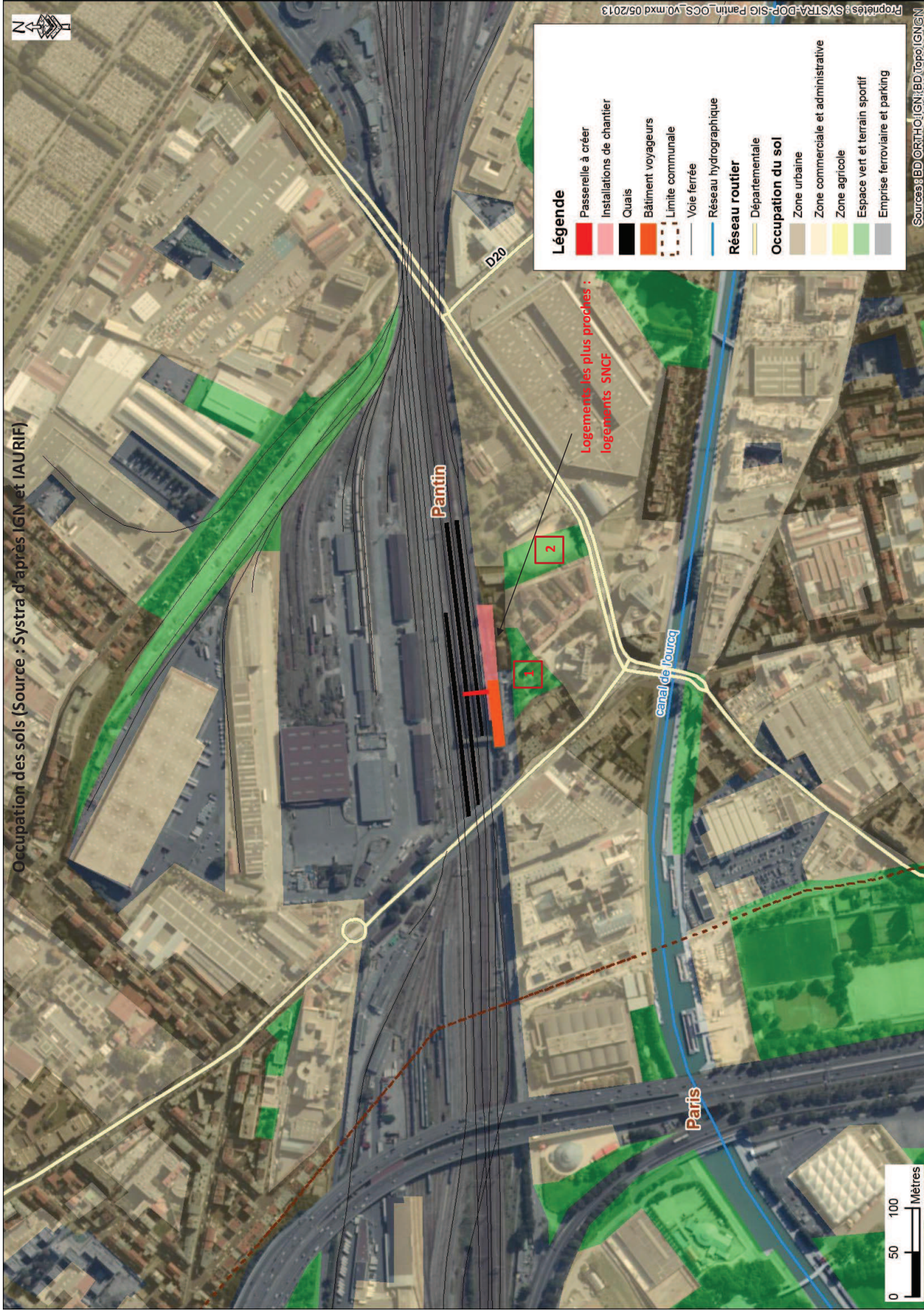
Square situé rue Sadi Carnot (Source : Systra)

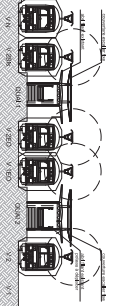
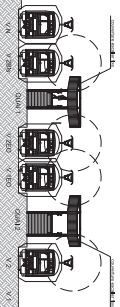
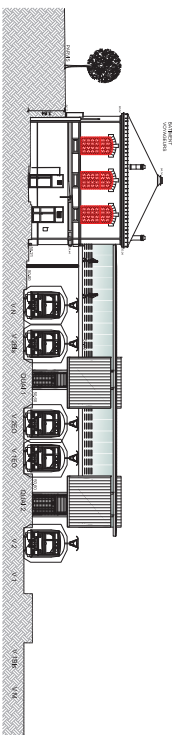
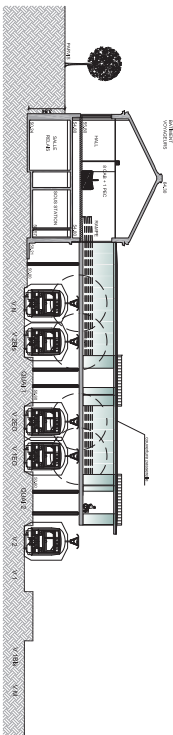
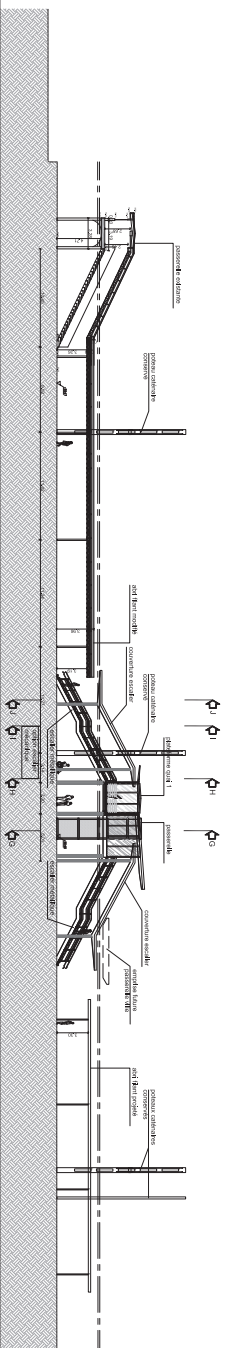
- L'espace vert référencé « 2 » est un terrain sportif, le stade Sadi Carnot. Il est situé avenue Général Leclerc juste à côté de la piscine.

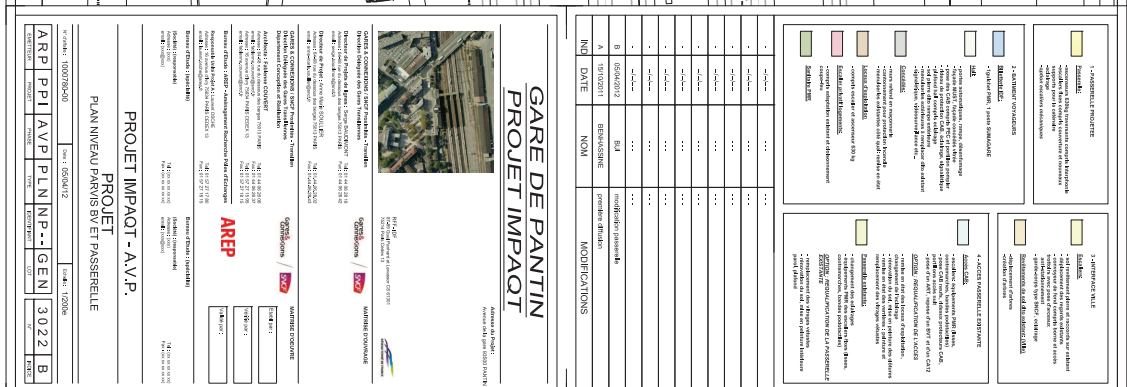


Vue aérienne du stade Sadi carnot, avenue du Général Leclerc (Source : Google map)

Occupation des sols (Source : Systra d'après IGN et IAURIF)



[illegible][illegible]



[illegible]