



Liberté • Égalité • Fraternité

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Ministère chargé de
l'environnement

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



N° 14734*03

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 :

23/02/2018

Dossier complet le :

23/02/2018

N° d'enregistrement :

F-011-18-C-0015

1. Intitulé du projet

Création du Parc Relais de Nangis, sur la commune de Nangis (77).

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

SNCF Mobilités - Direction des Gares d'Ile-de-France

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

Thomas DOCQUIN, Directeur de projets Gares / Lignes E, P & T4

RCS / SIRET

5 5 2 0 4 9 4 4 7 9 2 8 0 5

Forme juridique

EPIC

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.))
°41. a) Aires de stationnement ouvertes au public de 50 unités et plus.	Réalisation d'un parking en ouvrage (R+2) de 499 places.

4. Caractéristiques générales du projet

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

4.1 Nature du projet, y compris les éventuels travaux de démolition

Le projet consiste en l'aménagement d'un parking en superstructure de 499 places de type R+2 au droit de la gare de Nangis. Il s'insère en lieu et place d'un parking au sol existant qui totalise actuellement 204 emplacements "officiels".

Le projet ne nécessite pas de travaux de démolition. Il s'accompagne de l'aménagement d'un espace vert au sol sur une partie de l'emprise actuelle du parking, non utilisée dans le cadre du parking créé.

Il intègre l'aménagement d'un cheminement doux pour les piétons entre le parking et la gare, ainsi qu'une liaison pour les véhicules routiers avec la voirie existante : l'entrée et la sortie du parking se feront au niveau du rond-point présent devant la gare et distribuant vers la rue Gambetta et l'avenue du Maréchal Foch.

Le projet ne nécessite pas de travaux de démolition de bâti, ni d'abattage d'arbres.

4.2 Objectifs du projet

L'autorité organisatrice des transports (Ile-de-France Mobilités - anciennement STIF) s'est engagée à augmenter l'offre de stationnement aux abords des gares de grande couronne afin d'inviter les Franciliens à privilégier l'utilisation des transports en commun (TC). L'incitation passe par la mise en place d'une offre de services adaptés et de qualité comme les Parcs Relais (P+R). Dans ce contexte, SNCF Mobilités, en concertation avec la commune de Nangis, a défini un projet de Parc-Relais de 499 places en lien avec la fréquentation de la ligne desservie et les besoins de la clientèle de la gare.

Le constat posé à ce jour est que l'offre de stationnement est sous-dimensionnée par rapport à la demande des clients. En effet, l'étude de pôle réalisée en 2016 par la commune de Nangis a mis en évidence une capacité de stationnement existante insuffisante par rapport à la demande (besoin de 600 places pour une offre hétérogène de 420 places). L'étude de pôle a arrêté le dimensionnement de l'ouvrage à 500 places au Sud reprenant l'emprise du parking actuel complété par les emplacements de stationnement existant sur voirie (notamment à proximité du parvis de la gare et de l'accès Nord plus éloigné).

Le projet consiste donc à réaménager et augmenter l'offre de stationnement en gare de Nangis afin de faciliter le report modal des usagers de la voiture vers le train. La sécurisation et la limitation de l'accès au futur parking permettront à la fois de se prémunir d'éventuels actes de dégradation et de réserver le stationnement uniquement aux usagers des TC (tarification adaptée pour les abonnés NAVIGO selon les règles et barèmes définis par Ile-de-France Mobilités).

4.3 Décrivez sommairement le projet

4.3.1 dans sa phase travaux

Les principaux travaux nécessaires à la réalisation du Parc-Relais sont les suivants :

- démolition et évacuation des structures de voiries et/ou trottoirs existants ;
- terrassement en pleine masse ;
- mise en place des fondations ;
- mise en place de la structure en métallique ;
- mise en place des 2 dalles (R0, R1, NB : le dernier niveau ne sera pas couvert).

Outre le gros œuvre, les travaux comprendront l'étanchéité, l'habillage de façade, la mise en places des différents réseaux (eaux pluviales, eaux usées, ventilation, éclairage, etc), ainsi que l'aménagement paysager en extérieur.

La durée des travaux est estimée à 14 mois environ. La mise en service est prévue en fin de 1er trimestre 2020.

4.3.2 dans sa phase d'exploitation

Le parking sera labellisé Parc-Relais par Île-de-France Mobilités. Il sera payant, réservé aux usagers des transports en commun (ligne P du réseau ferré francilien).

Il proposera un total de 499 places, sur 3 niveaux, dont 10 places réservées aux PMR ainsi que 5 places réservées aux véhicules électriques. Par ailleurs, des emplacements seront réservés pour le personnel SNCF de la gare ainsi que pour les clients organisant un co-voiturage. Le niveau R+2 (terrasse) n'est pas recouvert.

L'entrée et la sortie des véhicules s'effectueront au niveau du rond point existant. La volumétrie du projet développe deux grandes façades principales. Le traitement de la façade côté voies ferrées au Nord sera revêtue d'une seconde peau (tôle perforée) fixée directement sur la structure. Les éléments de façades reprendront les couleurs des matériaux du site afin de créer une liaison dans le paysage actuel. La façade Sud, côté site industriel LESAFFRE (sucrierie) longe 2 bâtiments qui abritent les vestiaires et un magasin de pièces détachées : elle sera laissée ouverte sans habillage. Le local d'exploitation est implanté en position centrale des accès et du pignon Est. Celui-ci sera recouvert d'un parement s'intégrant à l'environnement urbain proche. L'implantation du Parc-Relais, laisse un espace libre autour du bâtiment : ainsi, 1100 m² au sol font l'objet d'un traitement paysager. Une bande végétale sépare le bâtiment des voies ferrées au Nord : son traitement s'appuie sur une végétation basse engazonnée. Côté Sud du bâtiment, l'espace vert aménagé est ponctué d'un alignement d'arbres. Il rythme le cheminement piéton qui longe le bâtiment.

Concernant la gestion des eaux pluviales, les eaux du niveau terrasse (R+2) seront collectées dans un réseau différent des réseaux intérieurs de l'ouvrage. Elles seront collectées et dirigées par des chutes et un réseau enterré sous le dallage du RDC vers un limiteur de débit et gravitairement vers un bassin de rétention créé sous la voirie de service et dépolluées via un DSH avant rejet au réseau communal. Les eaux chargées et eaux de lavage des niveaux intérieurs seront collectées et évacuées après transit dans un séparateur à hydrocarbures avec débourbeur vers le réseau d'eaux usées de la commune.

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).

Permis de construire

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

Grandeurs caractéristiques	Valeur(s)
Nombre de place de parking (répartition par niveau)	499 (R0 : 158, R+1 : 167, R+2 : 174)
Surface totale de l'aménagement	5 870 m ² (bâtiment : 3970 m ² d'emprise au sol, espace vert : 1100m ² , accès VL+ piétons : 700 m ²
Dimensions bâtiment	L = 133 m ; l = 30,3 m ; H = 5,40 m (plancher du R+2)
Hauteur	6,10 m (plancher du R+2)

4.6 Localisation du projet

Adresse et commune(s)
d'implantation

Coordonnées géographiques¹

Long. 0 3° 0 0 ' 4 4 " E Lat. 4 8 ° 3 3 ' 4 0 " N

Gare de Nangis

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 :

Nangis

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) ?	☐	☒	Le site d'implantation du projet est situé à environ 600 m de la ZNIEFF la plus proche (ZNIEFF de Type 1 "Bassins de la haute-voie à Nangis", n°110020084).
En zone de montagne ?	☐	☒	
Dans une zone couverte par un arrêté de protection de biotope ?	☐	☒	
Sur le territoire d'une commune littorale ?	☐	☒	
Dans un parc national, un parc naturel marin, une réserve naturelle (nationale ou régionale), une zone de conservation halieutique ou un parc naturel régional ?	☐	☒	
Sur un territoire couvert par un plan de prévention du bruit, arrêté ou le cas échéant, en cours d'élaboration ?	☐	☒	Le PPBE des grandes infrastructures routières relevant de l'Etat dans le département de la Seine-et-Marne a été approuvé le 1er février 2013.
Dans un bien inscrit au patrimoine mondial ou sa zone tampon, un monument historique ou ses abords ou un site patrimonial remarquable ?	☐	☒	Les emprises du projet et ses abords se situent en dehors d'un bien inscrit au patrimoine mondial (et d'une zone tampon) et d'un site patrimonial remarquable. Le périmètre du projet est localisé en dehors d'un périmètre de protection de monument historique.

Dans une zone humide ayant fait l'objet d'une délimitation ?	☐	☒	D'après le site de la DRIEE (carmen), les emprises du projet sont situées en dehors des enveloppes d'alerte des zones humides.
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 ?	☐	☒	Aucun PPRN ne concerne la commune. Aucun PPRT n'est recensé. Néanmoins, l'établissement Lesaffre (sucrierie) a fait l'objet de la part de la DDT77 d'un porter à connaissance auprès de la commune de Nangis, dans lequel sont indiqués des périmètres de risques basés sur la circulaire ministérielle n°07-0066 du 4 mai 2007. Ces périmètres, liés à l'exploitation de 3 silos, doivent faire l'objet de préconisations particulières dans les documents d'urbanisme. Une partie de l'emprise du projet est ainsi concernée par des effets indirects par bris de vitre (zone de surpression de 20 mb) liée au silo n°1.
Dans un site ou sur des sols pollués ?	☐	☒	Aucun site "Basol" n'est recensé au niveau des emprises du projet. Un diagnostic des sols a été réalisé sur l'emprise du projet (6 échantillons). Il a été mis en évidence la présence de HAP sur un seul échantillon et l'absence d'amiante au niveau des enrobés.
Dans une zone de répartition des eaux ?	☒	☐	Le site du projet appartient au périmètre de la Zone de Répartition des Eaux de l'Albien (ZRE 03001) ainsi qu'à celui de la ZRE du Champigny (ZRE 03006).
Dans un périmètre de protection rapprochée d'un captage d'eau destiné à la consommation humaine ou d'eau minérale naturelle ?	☐	☒	Aucun captage d'alimentation en eau potable ni périmètre de protection de captage ne concerne les emprises du projet.
Dans un site inscrit ?	☐	☒	Aucun site inscrit ne concerne les emprises du projet ni ses abords.
Le projet se situe-t-il, dans ou à proximité :	Oui	Non	Lequel et à quelle distance ?
D'un site Natura 2000 ?	☐	☒	Le site Natura 2000 le plus proche est situé à environ 5 km au Sud/Sud Ouest. Il s'agit du site de Villefermoy (Directive Oiseaux - FR1112001).
D'un site classé ?	☐	☒	Aucun site classé n'est localisé à proximité des emprises 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 ?

Veuillez 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 ?	☐	☒	Que ce soit en phase travaux ou en phase d'exploitation, le projet ne nécessite pas de prélèvement d'eau dans le milieu naturel. Les besoins en eau pendant la phase de travaux seront assurés par branchement au réseau de ville. Le parking sera relié au réseau eau potable de la ville.
	Impliquera-t-il des drainages / ou des modifications prévisibles des masses d'eau souterraines ?	☐	☒	Le projet ne nécessite pas de décaissement important (environ 50 cm pour les fondations) d'après les résultats de l'étude géotechnique G2.
	Est-il excédentaire en matériaux ?	☐	☒	La réalisation du projet nécessitera seulement des travaux de décapage , sous les enrobés existants, de la terre végétale sur 30 cm, soit environ 2000 m3. La terre sera réutilisée autant que de possible sur place dans le cadre des aménagements paysagers, et en fonction de ses caractéristiques. Le surplus sera évacué vers les filières adaptées.
	Est-il déficitaire en matériaux ? Si oui, utilise-t-il les ressources naturelles du sol ou du sous-sol ?	☐	☒	Le projet s'inscrivant globalement au niveau du terrain naturel ne nécessitera a priori peu ou pas d'apport en matériaux naturels.
Milieu naturel	Est-il susceptible d'entraîner des perturbations, des dégradations, des destructions de la biodiversité existante : faune, flore, habitats, continuités écologiques ?	☐	☒	Le projet s'insère sur les emprises d'un parking au sol, dépourvu de végétation. Le projet ne s'implante pas sur le tracé d'un corridor écologique identifié au niveau du SRCE. Environ 12 arbres seront plantés dans le cadre du projet.
	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 ?	☐	☒	Le site Natura 2000 le plus proche est localisé à environ 5km au Sud/Sud Ouest. Il s'agit du site de Villefermoy (Directive Oiseaux : n°FR1112001) .

	Est-il susceptible d'avoir des incidences sur les autres zones à sensibilité particulière énumérées au 5.2 du présent formulaire ?	☐	☒	
	Engendre-t-il la consommation d'espaces naturels, agricoles, forestiers, maritimes ?	☐	☒	Le projet s'insère sur les emprises d'un parking existant dépourvu de végétation.
Risques	Est-il concerné par des risques technologiques ?	☒	☐	Une partie de l'emprise du projet est concernée par des effets indirects par bris de vitre (zone de surpression de 20 mb) liée au silo n°1 de la sucrerie Lesaffre localisée à proximité du projet, établissement classé selon autorisation ICPE. L'ouvrage a été conçu de manière à résister à cet effet. Par ailleurs, une information à l'attention des usagers sur le risque associé sera mise en place. Le projet n'est, quant à lui, pas susceptible d'entraîner des risques technologiques.
	Est-il concerné par des risques naturels ?	☐	☒	D'après le site du BRGM, la sensibilité liée au risque de "remontée de nappe - sédiments" est très faible au droit des emprises du projet. En ce qui concerne les mouvements de terrain par retrait-gonflement des argiles, l'aléa est à priori nul. Aucune cavité souterraine n'est recensée au niveau des emprises du projet, ni à proximité. Une étude géotechnique complémentaire permettra de définir la nature précise des sols et les dispositifs éventuels à mettre en place pour assurer la stabilité de l'ouvrage.
	Engendre-t-il des risques sanitaires ? Est-il concerné par des risques sanitaires ?	☐ ☐	☒ ☒	Les risques sanitaires seront liés à la phase travaux. Les mesures de précaution habituelles seront mise en oeuvre pour assurer la sécurité et la santé du personnel intervenant et des usagers en phase chantier.
Nuisances	Engendre-t-il des déplacements/des trafics	☒	☐	En phase travaux, une augmentation temporaire et limitée du trafic sera liée aux engins de chantiers (impact considéré faible compte tenu de la nature et durée des travaux). En phase exploitation, le projet a pour vocation de faciliter l'accès aux TC et de participer au report modal de la voiture vers les TC en vue de diminuer les trafics routiers et les nuisances associées.
	Est-il source de bruit ? Est-il concerné par des nuisances sonores ?	☐ ☐	☒ ☒	Le chantier sera source de bruit lié au fonctionnement des engins de chantiers. Ces derniers respecteront les normes en vigueur. L'impact sera temporaire et limité dans le temps. Le dossier de bruit de chantier précisera les mesures prises. Il n'est pas prévu de travaux de nuit, ni les week-ends. Le site est en secteur affecté par le bruit (bande de 250 m - voie ferrée classée en catégorie 2).

	Engendre-t-il des odeurs ? Est-il concerné par des nuisances olfactives ?	☐ ☐	☒ ☒	Des nuisances olfactives sont à prévoir en phase travaux, notamment lors des travaux de finitions (peintures, enrobés). Ces nuisances seront limitées dans le temps. En phase exploitation, le projet ne sera pas source d'odeurs.
	Engendre-t-il des vibrations ? Est-il concerné par des vibrations ?	☐ ☐	☒ ☒	En phase travaux, il est probable que les engins de chantiers soient source de vibration. Néanmoins, compte tenu de la nature des travaux, la gêne occasionnée sera restreinte (en espace et en durée). En phase exploitation, le projet ne sera pas source de vibrations. Le projet n'est pas concerné par des vibrations.
	Engendre-t-il des émissions lumineuses ? Est-il concerné par des émissions lumineuses ?	☒ ☒	☐ ☐	Les luminaires extérieurs et l'ensemble de l'éclairage du parc sera asservi à un détecteur crépusculaire et détecteurs de présence/luminosité afin de réduire les consommations énergétiques, en cas de valeurs d'apports lumineux naturels, conformes aux réglementations PMR et NFC. Ces luminaires seront des tubes LED.
Emissions	Engendre-t-il des rejets dans l'air ?	☐	☒	Des émissions de gaz et de poussières en phase chantier sont à prévoir. L'envol de poussières sera limitée autant que possible (bachage des camions de transport des matériaux, arrosage en période de temps sec...). En phase exploitation, les émissions engendrée seront liées à la circulation des véhicules accédant au parking. Le projet s'inscrit dans une démarche de diminution de l'usage de la voiture au profit des TC en incitant au report modal et vise une diminution des émissions des polluants automobiles.
	Engendre-t-il des rejets liquides ? Si oui, dans quel milieu ?	☒	☐	Le dispositif d'assainissement des EP mis en place ne prévoit pas de rejet au milieu naturel naturel. Les eaux pluviales du niveau terrasse et eaux usées des niveaux bas seront collectées, stockées et dépolluées avant rejet au réseau d'eaux pluviales communal. Cela constitue une amélioration notoire par rapport à la situation actuelle.
	Engendre-t-il des effluents ?	☐	☒	
	Engendre-t-il la production de déchets non dangereux, inertes, dangereux ?	☒	☐	En phase chantier, différents types de déchets pourront être générés : inertes (enrobés, matériaux de terrassements, béton, déchets verts...); non dangereux (déchets industriels banaux tels que cartons, plastiques, emballages, ordures ménagères); dangereux (bidons de peinture solvantée, bombes aérosols, huiles...) en quantités limitées. ils seront triés, collectés et évacués vers les filières adaptées. En phase exploitation, des poubelles seront mises à disposition des usagers.

Patrimoine / Cadre de vie / Population	Est-il susceptible de porter atteinte au patrimoine architectural, culturel, archéologique et paysager ?	☐	☒	Aucun périmètre de protection de monument historique, ni site archéologique connu n'est recensé au droit ou à proximité du projet. Dans le cadre du dépôt du permis de construire, les services de la préfecture pourront se prononcer sur la nécessité de réaliser un diagnostic archéologique. Par ailleurs, la législation en vigueur concernant les découvertes fortuites sera appliquée pendant les travaux. Le projet fait l'objet d'un traitement architectural en cohérence avec l'environnement local.
	Engendre-t-il des modifications sur les activités humaines (agriculture, sylviculture, urbanisme, aménagements), notamment l'usage du sol?	☐	☒	Les emprises du projet sont déjà utilisées pour du stationnement. Le projet permettra d'augmenter l'offre en cohérence avec la demande. Il ne change pas la destination de l'occupation des sols actuelle. La partie végétalisée du projet amènera un traitement plus qualitatif par rapport à la situation existante.

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 :

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) :

Les mesures prévues pour éviter ou réduire les effets négatifs du projet sont :

- L'élaboration d'un plan de circulation en phase chantier avec la commune de NANGIS et la sucrerie LESAFFRE de sorte que les convois lourds transitent via la sucrerie en dehors des voiries du centre-ville et de la place de la gare ;
- L'information des riverains en collaboration avec la commune sur la durée et la consistance des travaux ;
- Le raccord aux réseaux existants après traitement en ce qui concerne les eaux ;
- La sécurisation du site par la mise en place d'un contrôle d'accès et de clôtures ;
- L'aménagement optimisé des voiries et places permettant un accès et un cheminement plus pratiques aux abords de la gare ;
- Le traitement architectural et paysager cohérent avec l'environnement urbain, industriel et paysager local.

On note que le projet a lui même pour objectif de réduire les effets notables liées à l'utilisation de la voiture en favorisant le report modal et l'utilisation des transports en commun.

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.

Au regard du projet consistant à répondre à un besoin de stationnement en vue de favoriser le report modal, il ne nous apparaît pas nécessaire qu'il fasse l'objet d'une évaluation environnementale. Il s'inscrit dans une démarche de réduction des émissions des gaz à effets de serre et d'amélioration des conditions de déplacements. Par ailleurs, le label Parc-Relais améliorera également les conditions de sécurité aux abords de la gare. De plus, le projet s'accompagne d'un traitement architectural cohérent avec l'environnement local. Il s'insère sur des emprises actuellement dépourvues de végétation et sans traitement paysager. Les impacts négatifs interviendront uniquement en phase travaux et seront atténués autant que de possible par la bonne tenue du chantier, localisé au plus loin des riverains.

8. Annexes

8.1 Annexes obligatoires

Objet		
1	Document CERFA n°14734 intitulé « informations nominatives relatives au maître d'ouvrage ou pétitionnaire » - non publié ;	☒
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) ;	☒
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 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 ;	☒
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 ;	☒
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.	☒

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

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

Paris

le, 23 février 2018

DIRECTION DES GARES D'ILE DE FRANCE
34, rue du Cdt MOUCHOTTE
75699 PARIS Cedex

75077 PARIS Cedex

th. Noeufm

otre signature en cliquant sur le cadre ci-dessus

SNCF

Insérez votre signature en cliquant sur le cadre ci-dessus

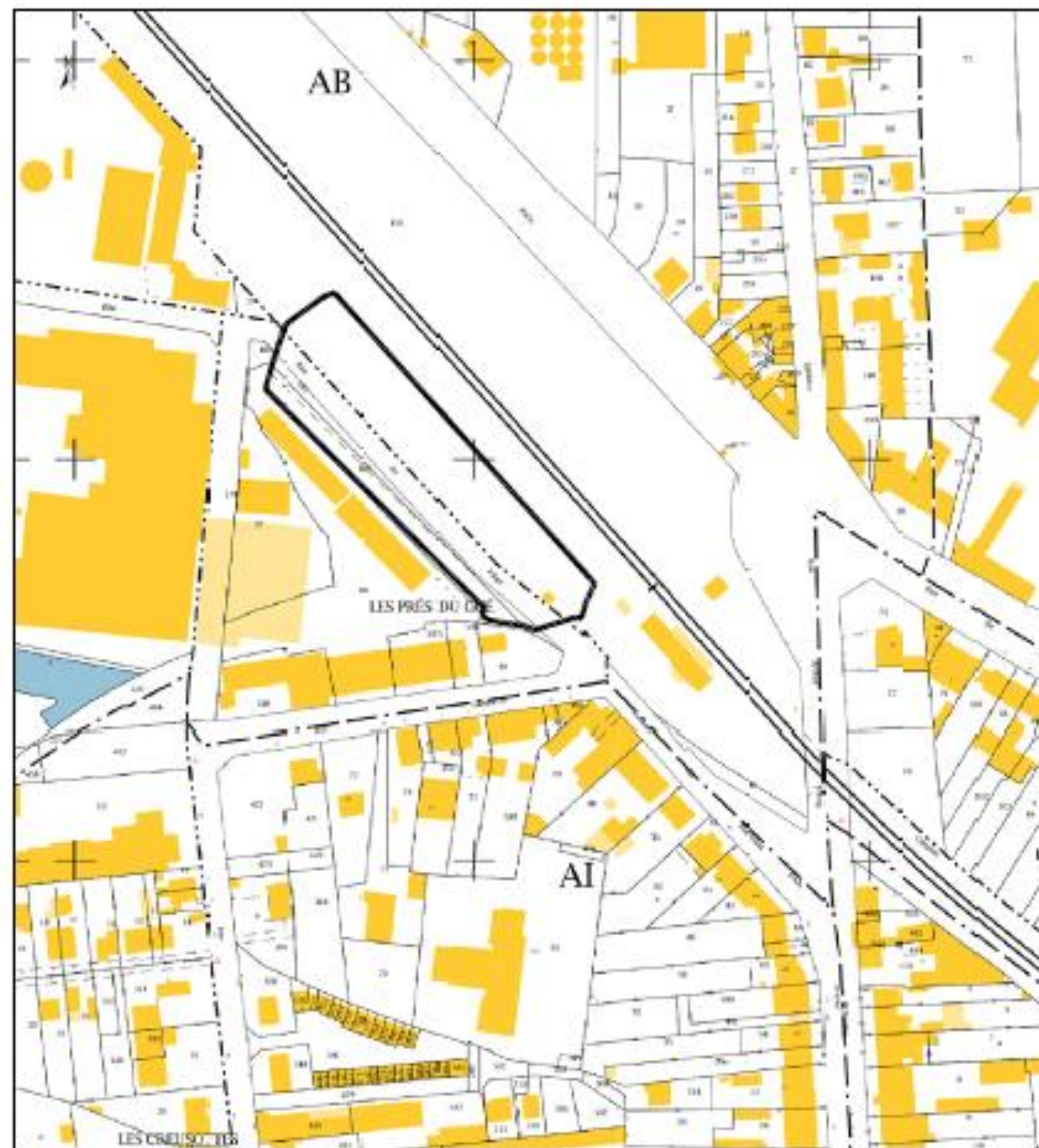
8. Annexes

Création du Parc Relais en ouvrage de Nangis
Annexe 2 : Plan de situation



Données cartographiques : © INPN, MTES, MNHN, IGN





Annexe 3 : Photographies des zones concernées

3.1 Localisation des prises de vues

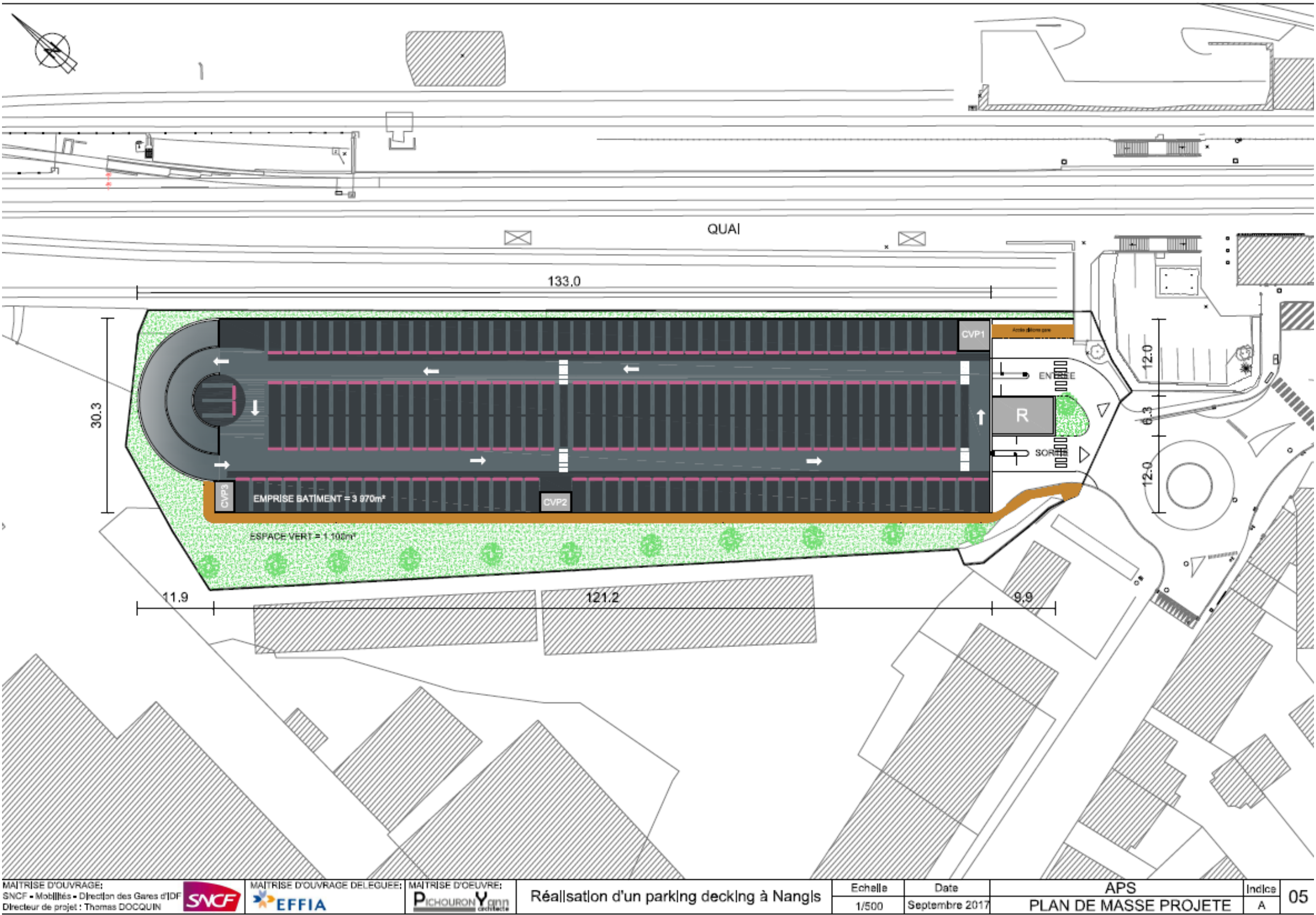


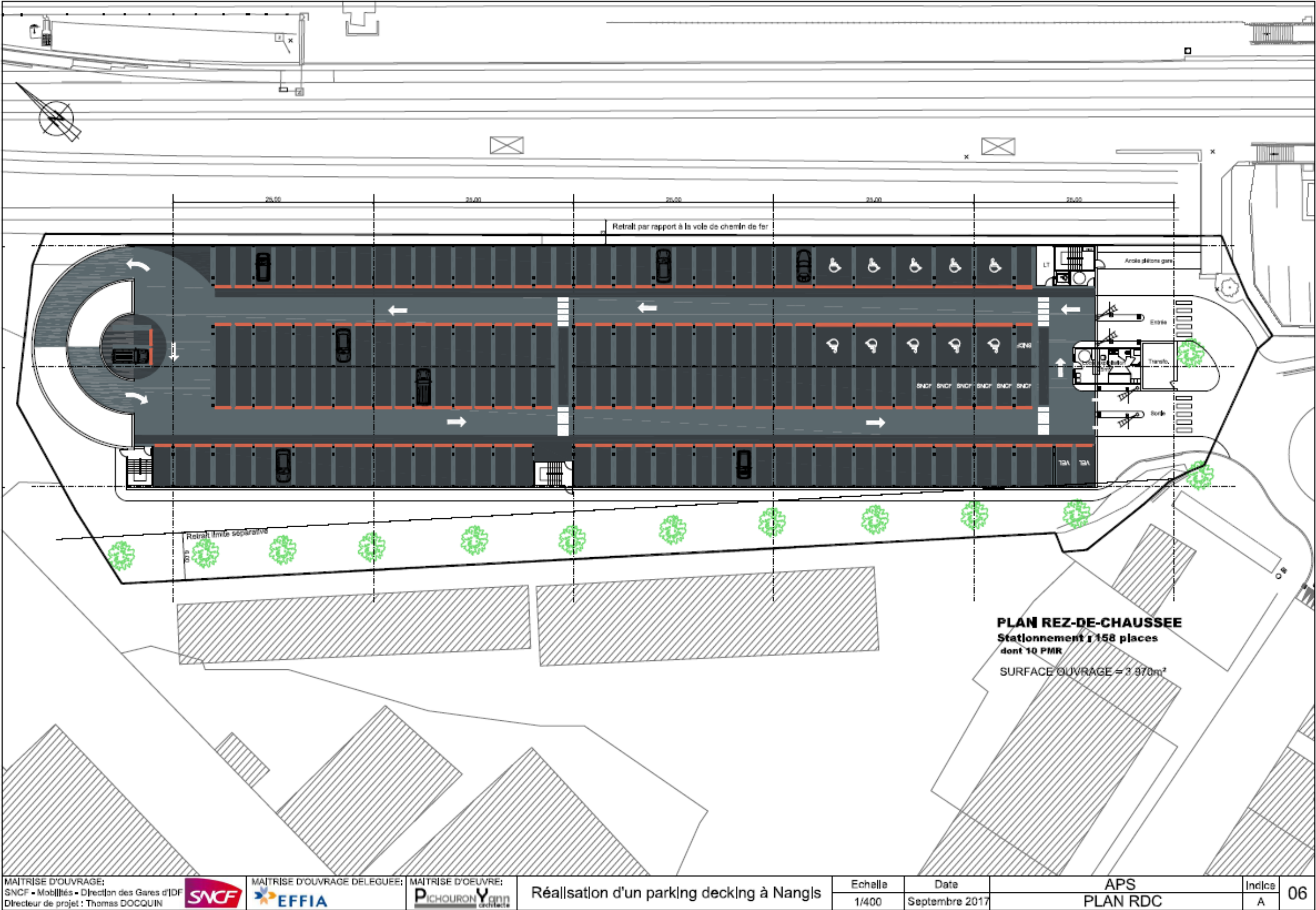
Création du Parc Relais en ouvrage de Nangis
3.2 Photographies des emprises du projet et de ses abords (date des prises de vue : 31/10/2017)



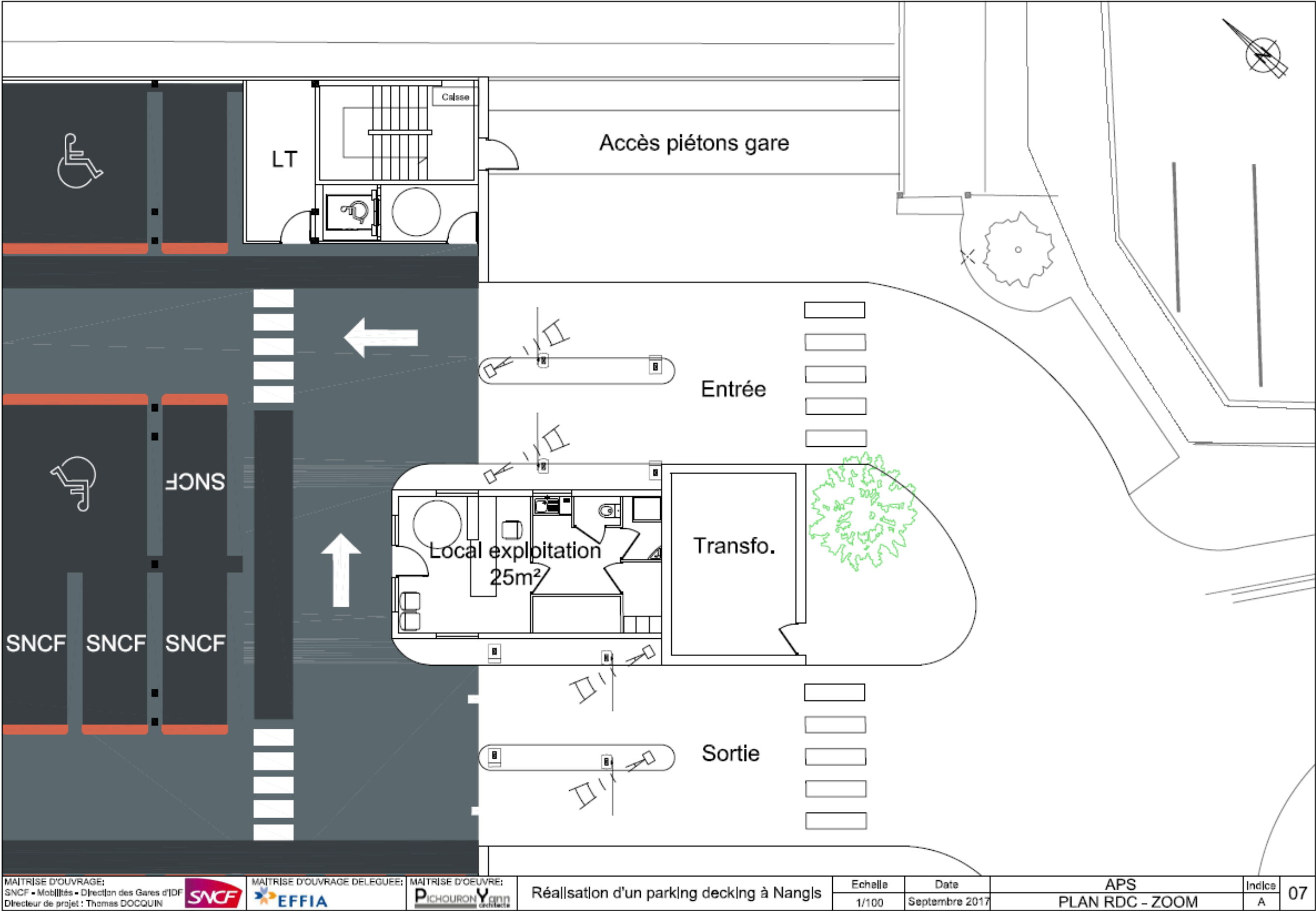


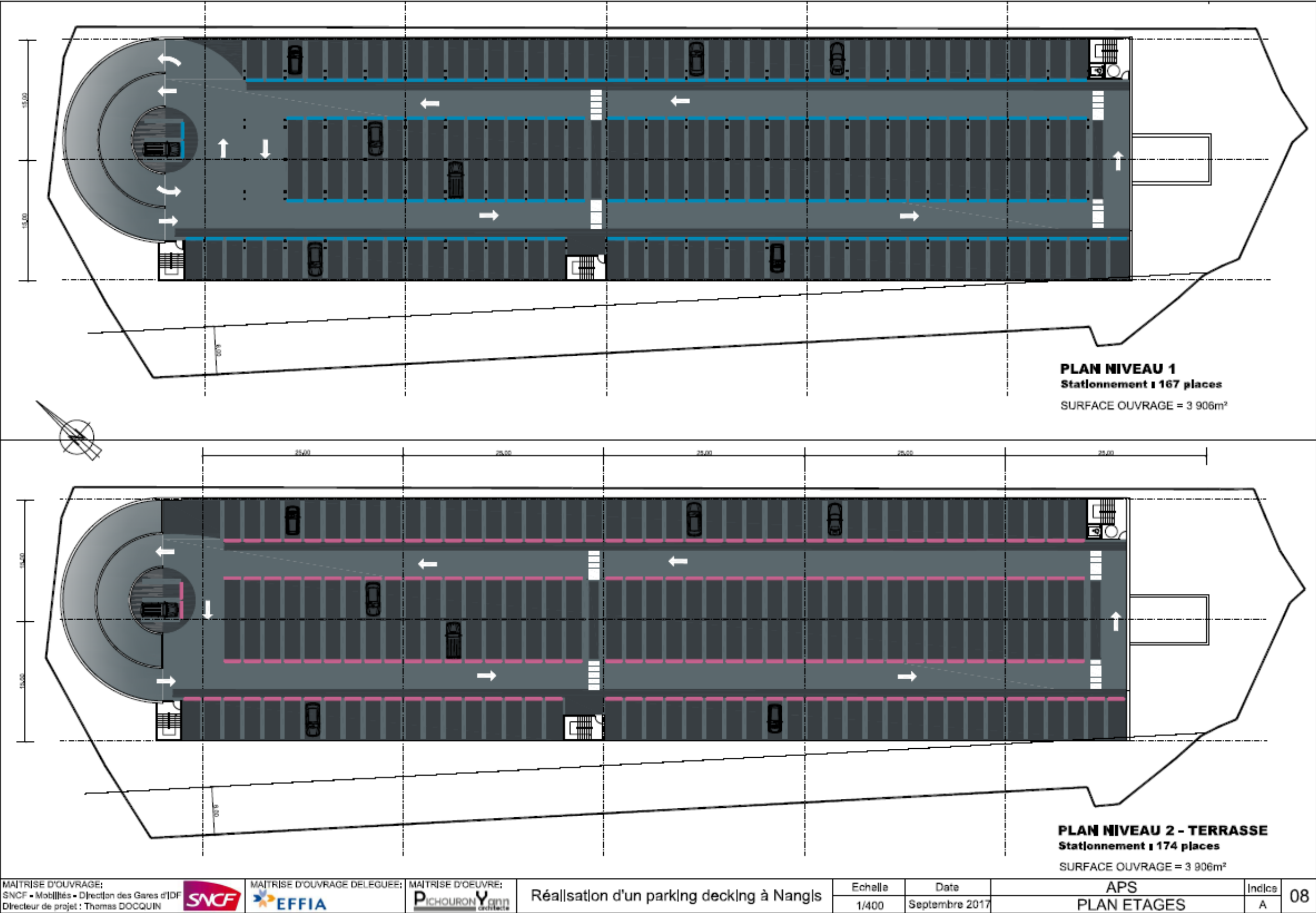






MAITRISE D'OUVRAGE: SNCF - Mobilités - Direction des Gares d'IDF Directeur de projet : Thomas DOCQUIN		MAITRISE D'OUVRAGE DELEGUEE: EFFIA	MAITRISE D'OEUVRE: PICHOUYON Ygnn architecte	Réalisation d'un parking decking à Nangis	Echelle 1/400	Date Septembre 2017	APS PLAN RDC	Indice A	06
---	--	---------------------------------------	---	---	------------------	------------------------	-----------------	-------------	----







Façade Nord Est - côté qual



Façade Sud Ouest - côté rue du pôle

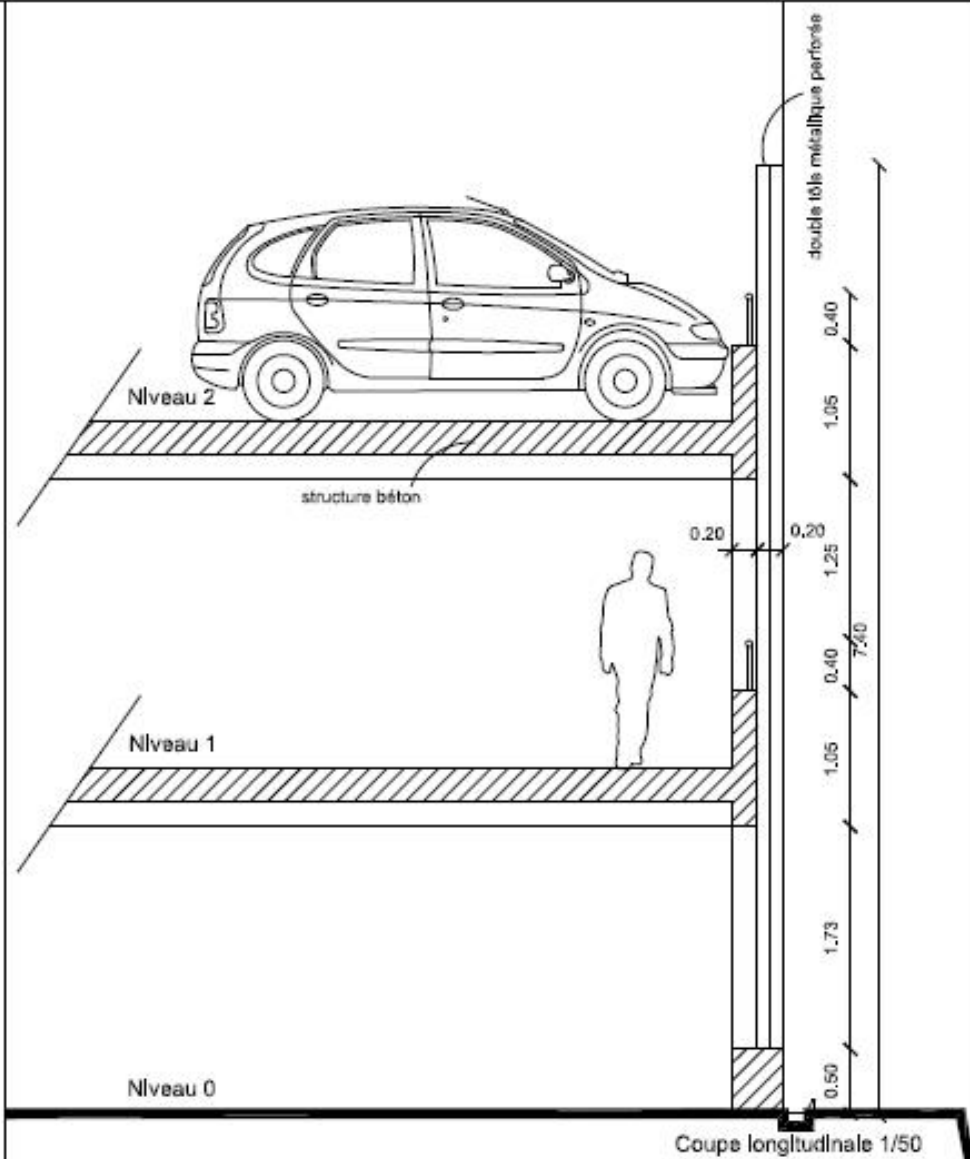
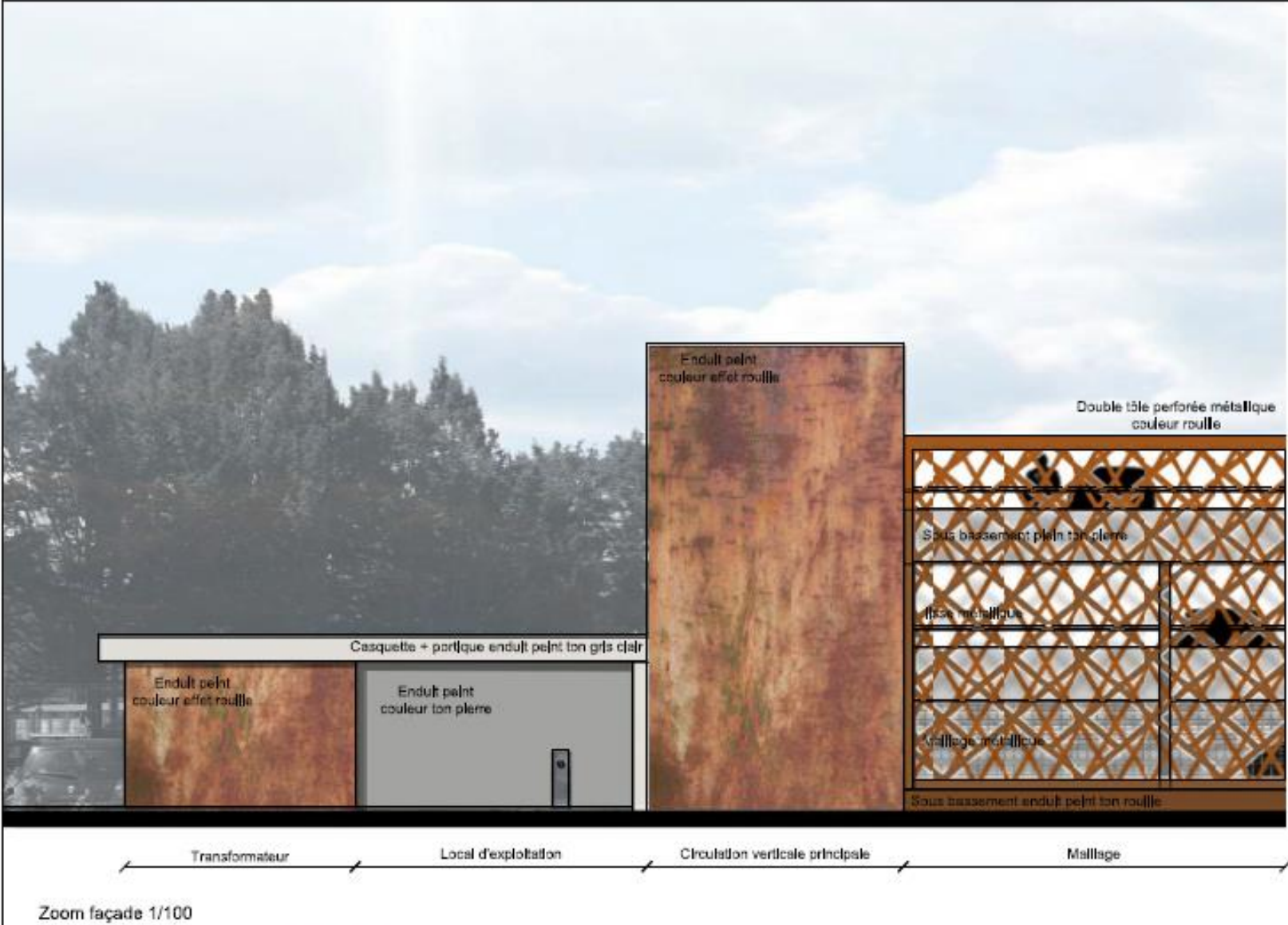
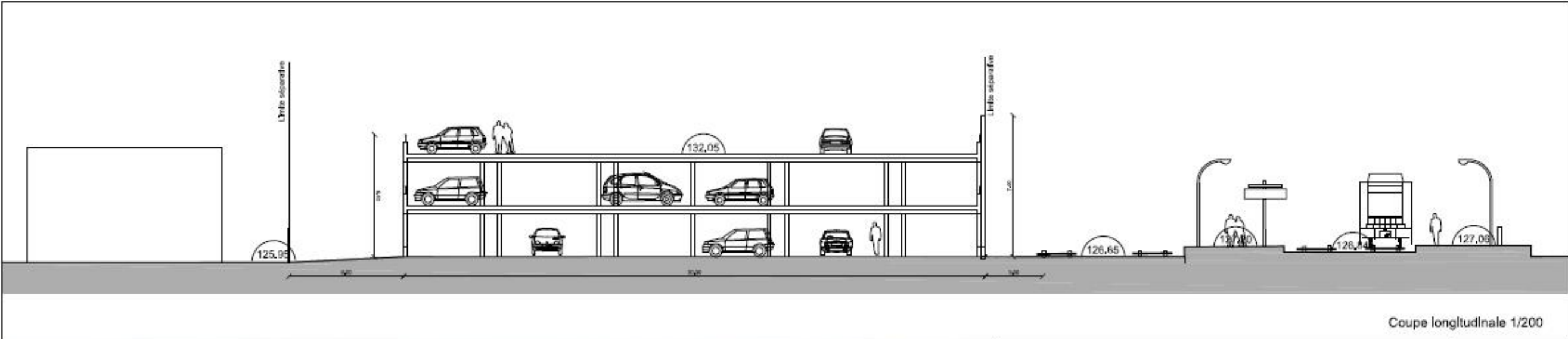


Façade Sud Est - Côté rond-point



Façade Nord Ouest

MAÎTRISE D'OUVRAGE: SNCF - Mobilités - Direction des Gares d'IDF Directeur de projet : Thomas DOCQUIN		MAÎTRISE D'OUVRAGE DÉLÉGUÉE: EFFIA	MAÎTRISE D'ŒUVRE: PICHOURON Ygnn architecte	Réalisation d'un parking decking à Nangis	Echelle 1/400	Date Septembre 2017	APS FACADES	Indice A	09
---	--	---------------------------------------	--	---	------------------	------------------------	----------------	-------------	----



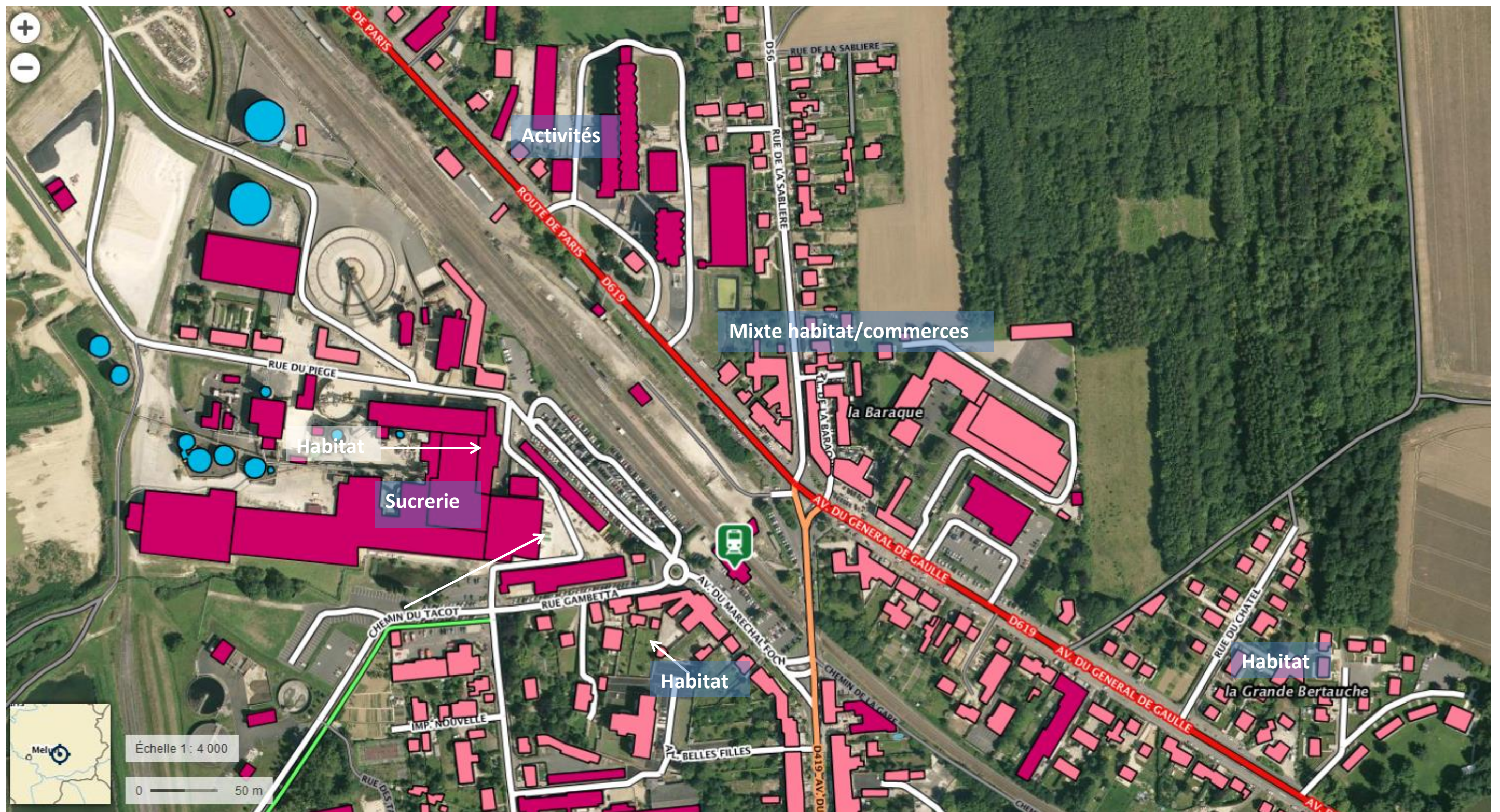
MAÎTRISE D'OUVRAGE: SNCF - Mobilités - Direction des Gares d'IDF Directeur de projet : Thomas DOCQUIN		MAÎTRISE D'OUVRAGE DÉLÉGUÉE: EFFIA	MAÎTRISE D'ŒUVRE: PICHOURON Yvon architecte	Réalisation d'un parking decking à Nangis	Echelle -	Date Septembre 2017	APS FACADES DETAILS	Indice A	10
---	--	---------------------------------------	--	---	--------------	------------------------	------------------------	-------------	----



MAÎTRISE D'OUVRAGE: SNCF • Mobilités • Direction des Gares d'IDF Directeur de projet : Thomas DOCQUIN		MAÎTRISE D'OUVRAGE DÉLÉGUÉE: EFFIA	MAÎTRISE D'ŒUVRE: PICHOURON YANN architecte	Réalisation d'un parking decking à Nangis	Echelle	Date Septembre 2017	APS PERSPECTIVE	Indices A	11
---	--	---------------------------------------	---	---	---------	------------------------	--------------------	--------------	----



MAÎTRISE D'OUVRAGE: SNCF • Mobilités • Direction des Gares d'IDF Directeur de projet : Thomas DOCQUIN		MAÎTRISE D'OUVRAGE DÉLÉGUÉE: EFFIA	MAÎTRISE D'ŒUVRE: PICHOURON Yann architecte	Réalisation d'un parking decking à Nangis	Echelle	Date Septembre 2017	APS PERSPECTIVE	Indices A	12
---	--	---------------------------------------	--	---	---------	------------------------	--------------------	--------------	----



Annexe 6 : Localisation du site Natura 2000 le plus proche

