

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 complété 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

16/06/2016

Dossier complet le

16/06/2016

N° d'enregistrement

F-011-16-C-0032

1. Intitulé du projet

Création d'un passage souterrain piéton en gare de Saint-Denis l'Île Saint-Denis, pour mise en accessibilité aux Personnes à Mobilité Réduite

2. Identification du maître d'ouvrage ou du pétitionnaire

2.1 Personne physique

Nom

Prénom

2.2 Personne morale

Dénomination ou raison sociale

SNCF Réseau

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

Alain SAILLARD

RCS / SIRET

4 1 2 2 8 0 7 3 7 0 0 3 1 0

Forme juridique

EPIC

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
5) Infrastructures ferroviaires ==> b) Haltes ferroviaires ou points d'arrêt non gérés ; travaux entraînant une modification substantielle de l'emprise des ouvrages	5) Aménagements des émergences du nouveau passage souterrain (et travaux connexes : remaniement de l'accès est, création d'un accès ouest, rehaussement de quais, ascenseurs)
7) Ouvrages d'art ==> b) Tunnels et tranchées couvertes d'une longueur inférieure à 300 mètres	7) Création d'un nouveau passage souterrain piéton, d'orientation est-ouest, d'une longueur de 65 mètres

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

Afin de permettre la mise en accessibilité de la gare de Saint-Denis, le présent projet consistera notamment en la création d'un passage souterrain piéton traversant, débouchant sur les espaces publics à l'est et à l'ouest de la plateforme ferroviaire existante, et permettant l'accès aux différents quais par les voyageurs.

Le franchissement des dénivelés entre le passage souterrain et les parvis d'une part, et les quais d'autre part, se fera par des escaliers, des ascenseurs et des rampes, de façon à être conforme à la réglementation concernant les Personnes à Mobilité Réduite. Un rehaussement des quais est également nécessaire.

Le nouveau souterrain sera équipé d'installations de billetterie et de contrôle d'accès qui prendront place dans les émergences à aménager en liaison avec les parvis est et ouest.

4.2 Objectifs du projet

L'objectif du projet est principalement de créer un nouveau passage souterrain piéton permettant l'accès aux quais en gare de Saint-Denis, pour permettre l'accessibilité aux Personnes à Mobilité Réduite (PMR).

Des adaptations connexes de la gare et la création d'émergences sont également nécessaires pour les liaisons avec les voiries :

- Remaniement de l'accès est ;
- Création d'un accès ouest.

4.3 Décrivez sommairement le projet

4.3.1 dans sa phase de réalisation

Les travaux sont prévus à l'horizon 2019 et s'étaleront sur une période d'environ 3 ans (les travaux préparatoires seront toutefois anticipés dès septembre 2018). Durant ceux-ci, le service d'exploitation de la gare (lignes D et H du Transilien) sera maintenu, en dehors des quelques périodes d'interception du trafic ferroviaire, qui se feront de nuit ou pendant les week-ends (notamment pour la mise en place des tabliers supports de voies ferrées, réalisée sur 76 heures, pendant les week-ends de Pâques 2019 et 2020).

Les travaux de mise en place du passage souterrain se feront en 3 grandes étapes successives, de l'est vers l'ouest (après terrassement sous les voies) :

- 1) Premier tronçon de 12 m réalisé directement en place, à l'est ;
- 2) Second tronçon long de 34 mètres, mis en place par ripage, à la suite du premier ;
- 3) Troisième et dernier tronçon long de 19 mètres, mis en place par chariots automoteurs.

Les travaux situés en extrémité du souterrain seront réalisés de jour, avec confinement des zones de chantier. Le pré-assemblage des éléments du souterrain sera réalisé en dehors des emprises des voies et des quais, de chaque côté de l'emprise ferroviaire, ces deux zones étant mises à disposition par la collectivité.

Les différents éléments de quais seront mis en place par grutage. Des réseaux existants seront à dévier et des démolitions partielles de quais seront également nécessaires au préalable. Pour l'acheminement des matériaux et éléments, l'accès routier sera possible depuis les voiries aux alentours de la gare. Le stockage de matériaux peut se faire sur les zones dédiées aux emprises de chantier à l'est et à l'ouest de la gare.

L'exploitation des quais est maintenue en alternance pendant toute la durée des travaux. Afin d'assurer la sécurité des voyageurs, des clôtures de chantier délimiteront les zones impactées par les travaux sur les quais.

L'aménagement des émergences se fera après les travaux du passage souterrain.

4.3.2 dans sa phase d'exploitation

Le projet rendra possible un cheminement PMR au sein de la gare de St Denis, depuis les espaces publics jusqu'aux trains, à partir de 2022. L'enjeu du projet est de réaliser le nouveau franchissement et la mise en accessibilité de la gare avant sa saturation complète, en cohérence avec les aménagements urbains et les circulations piétonnes.

La création d'un passage souterrain permettra aux usagers PMR d'accéder aux différents quais. Des ascenseurs permettant l'accès aux quais des Utilisateurs de Fauteuils Roulants (UFR) seront implantés au milieu de ce nouveau passage souterrain. Le réhaussement des quais garantira en complément leur accès aux trains.

La création côté Est d'un accès direct au nouveau passage souterrain depuis le parvis de la gare sera réalisée.

L'aménagement de la sortie ouest (avec billetterie et contrôle d'accès) est par ailleurs nécessaire pour permettre la liaison avec la voirie Ouest.

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

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

- Autorisation de travaux au titre de l'accessibilité et de la sécurité des établissements recevant du public (ERP) ;
- Convention d'occupation temporaire pour la réalisation des travaux.
- Mise en place d'un dispositif d'information et d'échange avec le public sur le projet et les sujétions pendant les travaux.

Par ailleurs, l'Architecte des Bâtiments de France est sollicité en parallèle pour avis consultatif préalable, la gare, et donc le futur passage souterrain, étant concernée par plusieurs périmètres de protection associés à deux monuments historiques communaux (Église Saint-Denis de l'Estrée et Usine Coignet). Toutefois, il convient de noter que ces monuments ne sont pas visibles depuis l'enceinte de la gare, au vu de l'organisation du territoire (voiries alentours bordées de bâtiments masquant les vues).

Concernant les emprises nécessaires aux urgences, des négociations ont été engagées avec l'EPA Plaine Commune pour définir leur mode d'occupation (servitude, bail, transfert de propriété...).

4.4.2 Précisez ici pour quelle procédure d'autorisation ce formulaire est rempli

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.

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

Grandeurs caractéristiques	Valeur
Création d'un nouveau passage souterrain	Largeur 10 mètres, longueur 65 mètres, hauteur moyenne 3 mètres
Rehaussement des quais de la gare	Hauteur 0,92 mètre au-dessus du rail, sur toute la longueur utile
Mise en place d'ascenseurs au milieu du passage souterrain pour l'accès aux quais par les PMR	4 ascenseurs de 630 ou 800 kg selon la largeur de quai disponible

4.6 Localisation du projet

Adresse et commune(s) d'implantation

Gare de Saint-Denis, rue Ambroise Croizat (commune de Saint-Denis, en Seine-Saint-Denis (93))

Coordonnées géographiques¹

Long. 2 ° 20 ' 43 " 52 E

Lat. 48 ° 56 ' 6 " 31 N

Pour les rubriques 5° a), 6° b) et d), 8°, 10°, 18°, 28° a) et b), 32° ; 41° et 42° :

Point de départ :

Long. ___ ° ___ ' ___ " ___ Lat. ___ ° ___ ' ___ " ___

Point d'arrivée :

Long. ___ ° ___ ' ___ " ___ Lat. ___ ° ___ ' ___ " ___

Communes traversées :

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 étude d'impact ?

Oui



Non



4.7.2 Si oui, à quelle date a-t-il été autorisé ?

4.8 Le projet s'inscrit-il dans un programme de travaux ?

Oui



Non



Si oui, de quels projets se compose le programme ?

¹ Pour l'outre-mer, voir notice explicative

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 ?

Le projet (création d'un nouveau passage souterrain) concerne directement la gare existante de Saint-Denis (zone urbaine et ferroviaire) et les espaces publics environnants.

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 ☐

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

Le PLU de la commune de Saint-Denis a été approuvé le 10 décembre 2015.

Les emprises ferroviaires sont concernées par le zonage UAE (*zone urbaine d'activités économiques*). Les terrains aux alentours de la gare sont concernés par les zonages UM (*zone urbaine mixte*), UVM (*zone verte et minérale*) et UPu (*zone portuaire, correspondant ici au canal*).

Des emplacements réservés existent autour de la gare (*la résolution des documents consultables sur le site de la commune ne permet toutefois pas d'identifier leurs numéros*). Des espaces paysagers à protéger sont également identifiés de part et d'autre de la gare. Le PLU montre par ailleurs des périmètres d'aménagement urbain à l'ouest de la gare (ZAC Alstom Confluence et Sud Confluence) et à l'est (PNRQAD Brise Echallas), de l'autre côté du canal.

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 ?	☐	☒	Aucune ZNIEFF n'est concernée par la zone du projet. Les ZNIEFF les plus proches sont les suivantes : - ZNIEFF de Type II "Parc départemental de la Courneuve" et ZNIEFF de Type I "Plans d'eau et friches du Parc départemental de la Courneuve" à un peu plus de 3 kilomètres à l'est ; - ZNIEFF de Type II "Pointe aval de l'île Saint-Denis" à un peu moins de 2 kilomètres au nord-ouest. Aucune zone d'APPB ni aucun autre zonage réglementaire n'est concerné par la zone du projet.
en zone de montagne ?	☐	☒	
sur le territoire d'une commune littorale ?	☐	☒	
dans un parc national, un parc naturel marin, une réserve naturelle (régionale ou nationale) 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 ?	☒	☐	La commune de Saint-Denis est concernée par le PPBE des routes départementales de Seine-Saint-Denis, approuvé par arrêté préfectoral du 21 mai 2013.

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 / ZPPAUP n'est localisée à proximité. La zone de projet est concernée par plusieurs périmètres de protection associés à deux monuments historiques communaux (Église Saint-Denys de l'Estrée et Usine Coignet). L'Architecte des Bâtiments de France est ainsi contacté en parallèle pour avis consultatif préalable.
dans une zone humide ayant fait l'objet d'une délimitation ?	☒	☐	Une zone humide est localisée à l'est de la zone du projet (enveloppe de zone humide potentielle de niveau III), autour du canal. Celle-ci arrive en bordure directe de la gare.
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 de Saint-Denis est concernée par un PPR "Mouvements de terrains", approuvé le 21 mars 1986. La zone de projet est par ailleurs localisée dans une zone d'aléa moyen en ce qui concerne l'aléa retrait/gonflement des argiles. Une étude géotechnique a été réalisée pour tenir compte des contraintes de sol dans le cadre de la réalisation du projet. La commune, et donc la zone de projet, est par ailleurs soumise à un PPRI approuvé le 21 juin 2007 et concernant la Seine. Les plans annexés au PLU ne présentent toutefois pas la gare de Saint-Denis dans les zones de risques (la zone d'aléa fort étant localisée en bordure ouest des voies ferrées). D'après la bibliographie, la zone de projet serait concernée par une sensibilité très forte au risque d'inondation par remontée de nappe. Les relevés effectués in situ indiquent toutefois une nappe à plus de 10,5 mètres de profondeur soit au delà de la cote de terrassement prévue. Enfin, la zone de projet est localisée en dehors des zones d'anciennes exploitations souterraines ou à ciel ouvert recensées et des zones de dissolution du gypse antéluvien. Elle est de plus localisée en zone de sismicité 1 (sismicité très faible).
dans un site ou sur des sols pollués ?	☐	☒	Aucun site BASOL ou BASIAS n'est localisé au sein de la zone de projet. Plusieurs sites BASIAS sont en revanche localisés aux alentours.
dans une zone de répartition des eaux ?	☒	☐	Selon les cartes du BRGM, relatives aux Zones de Répartition des Eaux sur le bassin Seine-Normandie, la zone de projet est concerné par la ZRE de l'Albien. Cet aquifère n'affleure pas dans la région Ile-de-France. Il est donc particulièrement bien protégé des pollutions de surface.
dans un périmètre de protection rapprochée d'un captage d'eau destiné à l'alimentation humaine ?	☐	☒	D'après le Plan des Servitudes annexé au PLU, la zone de projet n'est pas localisée au sein d'un périmètre de protection de captage d'Alimentation en Eau Potable.
dans un site inscrit ou classé ?	☐	☒	Aucun site classé ou inscrit n'est concerné par la zone du projet.
Le projet se situe-t-il, dans ou à proximité :	Oui	Non	Lequel et à quelle distance ?
d'un site Natura 2000 ?	☐	☒	Aucun site Natura 2000 n'est concerné par la zone de projet. Le site le plus proche correspond à la ZPS FR1112013 "Sites de Seine-Saint-Denis" (pointe aval de l'île Saint-Denis à un peu moins de 2 kilomètres au nord-ouest et Parc départemental de la Courneuve à 3 kilomètres à l'est).
d'un monument historique ou d'un site classé au patrimoine mondial de l'UNESCO ?	☒	☐	La zone de projet est concernée par plusieurs périmètres de protection associés à deux monuments historiques communaux (Église Saint-Denys de l'Estrée et Usine Coignet). L'Architecte des Bâtiments de France est ainsi contacté en parallèle pour avis consultatif préalable. <i>Toutefois, il convient de noter que ces monuments ne sont pas visibles depuis la zone de projet, au vu de l'organisation du territoire (voiries alentours bordées de bâtiments masquant les vues).</i>

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 ?	☒	☐	La zone de projet est concernée par une sensibilité très forte au risque d'inondation par remontée de nappe. Lors des travaux de construction du nouveau passage souterrain, un éventuel pompage pourrait s'avérer nécessaire mais celui-ci serait toutefois limité en fond de fouille. Des suivis piézométriques sont réalisés et, si nécessaire, une procédure administrative pourra être engagée au titre du Code de l'Environnement (articles L214-1 et suivants), le cas échéant. Les relevés effectués in situ indiquent toutefois une nappe à plus de 10,5 mètres de profondeur, soit au delà de la cote de terrassement prévue. Les besoins en eau pendant les travaux seront identifiés dans les phases d'études ultérieures, et pourront éventuellement faire appel à l'utilisation du réseau public (après accord préalable des gestionnaires), le cas échéant.
	impliquera-t-il des drainages / ou des modifications prévisibles des masses d'eau souterraines ?	☐	☒	La zone de projet est localisée au droit de la masse d'eau de l'Eocène du Valois (HG104). Un piézomètre, localisé (à distance, à l'est) sur la commune d'Aubervilliers donne une profondeur moyenne de la nappe à 30 mètres. Les relevés effectués in situ indiquent une nappe à plus de 10,5 mètres de profondeur, soit au delà de la cote de terrassement prévue. Toute précaution sera prise pour s'assurer de la bonne prise en compte de cette masse d'eau souterraine. Le cas échéant, une procédure au titre des articles L214-1 et suivants du Code de l'Environnement pourra être engagée si nécessaire.
	est-il excédentaire en matériaux ?	☒	☐	La réalisation des travaux va engendrer la production de déchets inertes relatifs aux déblais. La gestion de ces déblais sera maîtrisée. Dans la mesure du possible, ils seront réutilisés. Dans le cas contraire les déchets seront triés, évacués et traités selon la filière adaptée (site agréés). De plus, la Maîtrise d'Ouvrage veillera également au mode de transports des matériaux afin de limiter l'impact sur l'environnement.
	est-il déficitaire en matériaux ? Si oui, utilise-t-il les ressources naturelles du sol ou du sous-sol ?	☐	☒	Les ressources naturelles du sol et du sous-sol du site ne seront pas utilisées. De plus, le Maître d'Ouvrage veillera également au mode de transport des matériaux afin d'en limiter l'impact sur l'environnement.
Milieu naturel	est-il susceptible d'entraîner des perturbations, des dégradations, des destructions de la biodiversité existante : faune, flore, habitats, continuités écologiques ?	☐	☒	La zone de projet s'inscrit dans un secteur urbanisé, ne présentant pas d'enjeu écologique particulier. Étant situé majoritairement dans les emprises ferroviaires en exploitation, le terrain est déjà fortement remanié. Le projet n'entraînera ainsi pas de perturbation, de dégradations ou de destructions significatives de la biodiversité existante.
	est-il susceptible d'avoir des incidences sur les zones à sensibilité particulière énumérées au 5.2 du présent formulaire ?	☐	☒	Le projet étant localisé en milieu urbain dense, il n'est pas susceptible d'avoir des incidences sur les zones à sensibilité particulière (ZNIEFF, sites Natura 2000, zones humides...). Le projet n'est par ailleurs pas de nature à augmenter les nuisances sonores. La phase de travaux sera la plus impactante (Bruit, pollutions,...) mais elle sera limitée dans le temps et dans l'espace.

	Engendre-t-il la consommation d'espaces naturels, agricoles, forestiers, maritimes ?	☐	☒	Le projet est situé majoritairement dans les emprises ferroviaires, dans un milieu urbanisé de la région parisienne. Le projet n'engendre pas la consommation d'espaces naturels, forestiers ou maritimes.
Risques et nuisances	Est-il concerné par des risques technologiques ?	☐	☒	
	Est-il concerné par des risques naturels ?	☒	☐	La commune, et donc la zone de projet, est par ailleurs soumise à un PPRI approuvé le 21 juin 2007 et concernant la Seine. Les plans annexés au PLU ne présentent toutefois pas la gare de Saint-Denis dans les zones de risques (la zone d'aléa fort étant localisée en bordure ouest des voies ferrées). D'après la bibliographie, la zone de projet serait concerné par une sensibilité très forte au risque d'inondation par remontée de nappe. Les relevés effectués in situ indiquent toutefois une nappe à plus de 10,5 mètres de profondeur, au delà de la cote de terrassement prévue. Le projet se situe dans une zone d'aléas moyen pour le phénomène de "retrait-gonflement" d'argile. Toutefois, le projet tient compte dans sa conception de cet aléa. Une étude géotechnique a été réalisée pour tenir compte des contraintes de sol dans le cadre de la réalisation du projet.
	Engendre-t-il des risques sanitaires ? Est-il concerné par des risques sanitaires ?	☐ ☐	☒ ☒	
Commodités de voisinage	Est-il source de bruit ?	☒	☐	La période de travaux sera nécessairement une période génératrice de nuisances sonores. Ces nuisances seront toutefois limitées à la zone de travaux et 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, circulation des camions...). Il est également à noter qu'avant le démarrage des travaux, un dossier "Bruit de Chantier" sera réalisé et mis à disposition du public. En phase Exploitation, le projet n'est pas de nature à augmenter, à terme, les nuisances acoustiques.
	Est-il concerné par des nuisances sonores ?	☐	☒	
	Engendre-t-il des odeurs ?	☐	☒	Le projet n'est concerné ni par des odeurs ni par des nuisances olfactives.
	Est-il concerné par des nuisances olfactives ?	☐	☒	
	Engendre-t-il des vibrations ?	☒	☐	En phase Chantier, le projet est susceptible d'émettre des vibrations. Celles-ci sont toutefois limitées dans le temps.
	Est-il concerné par des vibrations ?	☐	☒	Ces éléments seront à confirmer en fonction de la nature des sols (propagation potentielle) et de la proximité du bâti. Toutes les précautions seront prises pour limiter ces vibrations compte-tenu de la proximité des habitations.

	Engendre-t-il des émissions lumineuses ?	☒	☐	Le projet est localisé en milieu urbain. Les émissions lumineuses existantes proviennent donc essentiellement de l'éclairage des voiries, des bâtiments (et de la gare). La zone du projet est donc concernée par des émissions lumineuses mais de faible capacité.
	Est-il concerné par des émissions lumineuses ?	☒	☐	Lors des travaux, le projet est susceptible d'émettre de la lumière depuis la base Chantier. A terme, le passage souterrain sera doté d'un éclairage permettant son utilisation aux heures d'exploitation de la gare. Ces émissions lumineuses n'induiront pas d'impact significatif.
Pollutions	Engendre-t-il des rejets polluants dans l'air ?	☒	☐	Durant les travaux, des émissions de poussières dans l'atmosphère seront possibles, notamment pendant les travaux de terrassements. Ce phénomène apparaît comme temporaire, puisque limité à la phase Chantier, et localisé aux abords immédiats de la zone de chantier. Toutes les mesures de réduction seront prises afin de limiter l'envol des poussières : limitation des vitesses de circulation, arrosage des pistes en cas de temps sec, bâchage des camions, interdiction de brûlage de toute nature... Ces éléments seront repris dans le Dossier de Consultation des Entreprises (DCE). La phase Exploitation n'engendrera pas d'émissions de polluants supplémentaires.
	Engendre-t-il des rejets hydrauliques ? Si oui, dans quel milieu ?	☒	☐	Lors de la phase Chantier, les eaux usées des installations sanitaires du chantier et les eaux pluviales seront : - Soit collectées et traitées par un système d'assainissement propre au chantier ; - Soit rejetées dans le réseau urbain (après accord préalable des gestionnaires). Toutes les précautions seront prises afin de ne pas polluer le milieu récepteur. La Notice de Respect de l'Environnement fixera précisément les mesures à prendre. Pour la phase Exploitation, des études seront menées ultérieurement. En fonction des caractéristiques précises des installations, une procédure administrative pourrait être engagée au titre des articles L214-1 et suivants du Code de l'Environnement, le cas échéant.
	Engendre-t-il la production d'effluents ou de déchets non dangereux, inertes, dangereux ?	☒	☐	Le chantier sera source de déchets en tous genres (gravats, matériels déposés, détritux, chute de métaux, etc.). Des dispositifs de collecte des déchets produits par le chantier (conteneurs, poubelles) seront mis en place en différents endroits des sites de travaux. L'élimination des déchets sera réalisée par le biais d'une filière réglementaire adaptée à leur nature. La gestion de ces déchets sera maîtrisée. En effet, les déchets seront triés, évacués et traités selon la filière adaptée (sites agréés) : bacs de rétention étanches pour les déchets polluants et évacuation dès que nécessaire ; tri et valorisation des déchets courants lorsque cela est possible... Le chantier disposera également de produits de neutralisation ou absorbants. De plus, les déchets courants seront stockés dans des récipients adaptés. Dans la mesure du possible, après leur tri, la revalorisation de ces déchets sera réalisée. Le maître d'ouvrage veillera également au mode de transport de ces derniers afin d'en limiter l'impact sur l'environnement. Le projet en phase exploitation n'est pas de nature à générer des déchets.
Patrimoine / Cadre de vie / Population	Est-il susceptible de porter atteinte au patrimoine architectural, culturel, archéologique et paysager ?	☒	☐	La zone de projet est concernée par plusieurs périmètres de protection associés à deux monuments historiques communaux (Église Saint-Denys de l'Estrée et Usine Coignet). L'Architecte des Bâtiments de France est ainsi contacté en parallèle pour avis consultatif préalable. <i>Toutefois, il convient de noter que ces monuments ne sont pas visibles depuis l'enceinte de la gare, au vu de l'organisation du territoire (voiries alentours bordées de bâtiments masquant les vues).</i> Les informations disponibles dans la bibliographie ne présentent pas de zones de sensibilité archéologique au niveau et à proximité directe de la zone de projet. Celle-ci concerne par ailleurs un secteur déjà remanié (gare de Saint-Denis). Une notice de présentation du projet et de la zone dédiée sera toutefois envoyée à la DRAC pour avis.
	Engendre-t-il des modifications sur les activités humaines (agriculture, sylviculture, urbanisme / aménagements) ?	☐	☒	La gare sera maintenue en exploitation pendant toute la durée des travaux, sauf certains week-ends et nuits. Des réductions de vitesse pourront être nécessaires. Dans tous les cas, la gêne auprès des usagers sera limitée au strict minimum. En phase Exploitation, le projet aura un impact positif sur le cadre de vie des Personnes à Mobilité Réduite (PMR). Le nouveau souterrain engendrera un report d'une partie des flux piétons plus au sud de la gare, répartissant mieux les voyageurs sur les quais et en permettant l'accès aux Personnes à Mobilité Réduite (PMR). Il débouchera à l'ouest sur une place en cours de création dans le cadre de l'urbanisation de la zone. Il facilitera la traversée du faisceau ferroviaire.

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 :

La zone de projet, concernant la gare de Saint-Denis, s'inscrit dans un secteur en pleine mutation.

Plusieurs projets sont ainsi prévus à proximité :

- Le projet urbain Gare Confluence qui participera à un rééquilibrage vers l'ouest du développement urbain aux abords de la Gare (création de 1500 logements et de 3000 emplois de 2014 à 2020 entre la Seine et la Gare de Saint-Denis). Les travaux de ce projet sont déjà enclenchés (pour finalisation en 2020), et des échanges fréquents entre SNCF Réseau et Plaine Commune ont ainsi lieu. Plusieurs études d'impact ont été réalisées dans le cadre du projet (découpage en ZAC Sud Confluence, ZAC Alstom Confluence, Opération Brise-Echelles - avis de l'Autorité Environnementale du 19 novembre 2012) ;
- L'écoquartier fluvial de l'Île-Saint-Denis, plus au nord (également sous MOA de Plaine Commune) : création de 1 000 logements, de commerces de proximité et d'équipements. Les travaux ont démarré en 2013, les premières livraisons sont prévues courant 2016 (l'achèvement complet est prévu pour 2022 ; l'avis de l'Autorité Environnementale sur l'étude d'impact date du 6 janvier 2010) ;
- La restructuration du quartier Pleyel (gare du Grand Paris avec une prévision de 250 000 voyageurs / jour, ZAC et franchissement urbain des voies du RER D et de la Ligne H à la station Stade de France). Les travaux devraient commencer en 2018 pour une mise en service en 2023. Les études d'impact sont sur le point d'être enclenchées ;
- Le prolongement des lignes de tramway T1 et T8 (ces deux lignes desservant actuellement la gare de Saint-Denis), piloté par la RATP (projets actuellement en phase AVP), qui prévoit notamment de déplacer (pour la redimensionner) la station du T1 située sur le pont du canal, vers l'ouest (au droit du parvis ouest de la gare). Les travaux auront lieu de mi-2017 à fin 2020. À noter que pour le T1, l'avis de l'Autorité Environnementale sur l'étude d'impact date du 15 mai 2013.

De manière générale, en phase travaux, les impacts cumulés pourraient notamment être liés :

- Aux circulations d'engins de chantier qui surviendraient durant la même période créant ainsi des difficultés de circulation ou des nuisances sonores amplifiées du fait de la concomitance des travaux ;
- À une limitation de la fluidité de la circulation des voyageurs au sein de la gare.

L'enjeu majeur du projet, objet du présent examen au "cas par cas", est de concrétiser le scénario de franchissement pour la mise en accessibilité retenue et de le mettre en œuvre avant saturation complète de la gare de Saint-Denis, en cohérence avec les aménagements urbains et d'infrastructures prévus sur le territoire. À ce titre, SNCF Réseau échange régulièrement avec Plaine Commune, la SGP et le STIF pour assurer la cohérence de l'ensemble des aménagements. Par ailleurs, en cas d'identification ultérieure d'un nouveau projet concomitant, SNCF Réseau prendra contact avec le(s) MOA concerné(s) afin de définir au mieux les travaux et circulations "chantier" associées.

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.

Le projet prend place au sein de la gare existante de Saint-Denis. Il s'agit essentiellement de travaux de création d'un passage souterrain et de la rénovation des quais, dans les emprises ferroviaires existantes.

Il apportera une amélioration significative à l'exploitation de la gare, la rendant accessible aux personnes à mobilité réduite, et la dotant d'un passage souterrain largement dimensionné, reliant tous les quais et débouchant sur la ville de part et d'autre. Seuls les travaux pourront engendrer quelques nuisances (acoustiques, qualité de l'air...), qui seront localisées dans le temps et dans l'espace. Ces nuisances sont classiques et bien maîtrisées par SNCF Réseau. Une réorganisation des cheminements piétons sera également prévue pendant les travaux : pour des raisons de sécurité, des zones seront neutralisées sur les quais afin d'assurer la stricte séparation entre les travaux contigus et la zone de passage des voyageurs. Afin de minimiser l'impact des travaux sur les circulations ferroviaires, il est prévu de préfabriquer au maximum les éléments du passage souterrain sur les aires dédiées de part et d'autre du faisceau ferroviaire.

Par ailleurs, le contexte de la gare est très urbanisé (gare, voiries routières, logements). Aucune zone de sensibilité environnementale particulière n'a été recensée à proximité. Le projet n'est ainsi pas de nature à avoir des incidences particulières sur des zones sensibles d'un point de vue environnemental.

La gare de Saint-Denis s'inscrit par ailleurs dans un secteur en pleine mutation. Plusieurs projets sont ainsi prévus à proximité (Confluence, Pleyel, prolongement de tramway, Île Saint-Denis) qui vont contribuer à accroître fortement la fréquentation de la gare. Plusieurs échanges ont ainsi eu lieu avec Plaine Commune et le STIF, dans le cadre de la conception du projet.

L'ABF est par ailleurs sollicité en parallèle pour avis consultatif préalable, le passage souterrain étant localisé dans les périmètres de protection de deux monuments historiques communaux.

À terme, le projet améliorera significativement les cheminements des voyageurs, mettant la gare en conformité avec la réglementation PMR, et facilitant les accès vers les quais, tant depuis le parvis existant que depuis la zone ouest en fort développement urbain.

Compte-tenu de l'analyse des enjeux et de l'ampleur limitée du projet qui reste essentiellement dans les emprises ferroviaires, le projet de création d'un passage souterrain piéton en gare de Saint-Denis, objet de la présente demande d'examen au "cas par cas", ne nous paraît pas nécessiter la réalisation d'une étude d'impact sur l'environnement.

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 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 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
Reportage photographique complet aux alentours du secteur d'étude - daté du 26 avril 2016, avec localisation cartographique
Montages / Vues présentant les aménagements (émergences du passage souterrain)

9. Engagement et signature

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

Fait à

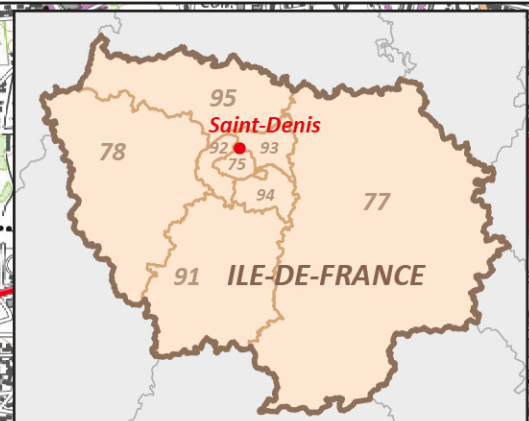
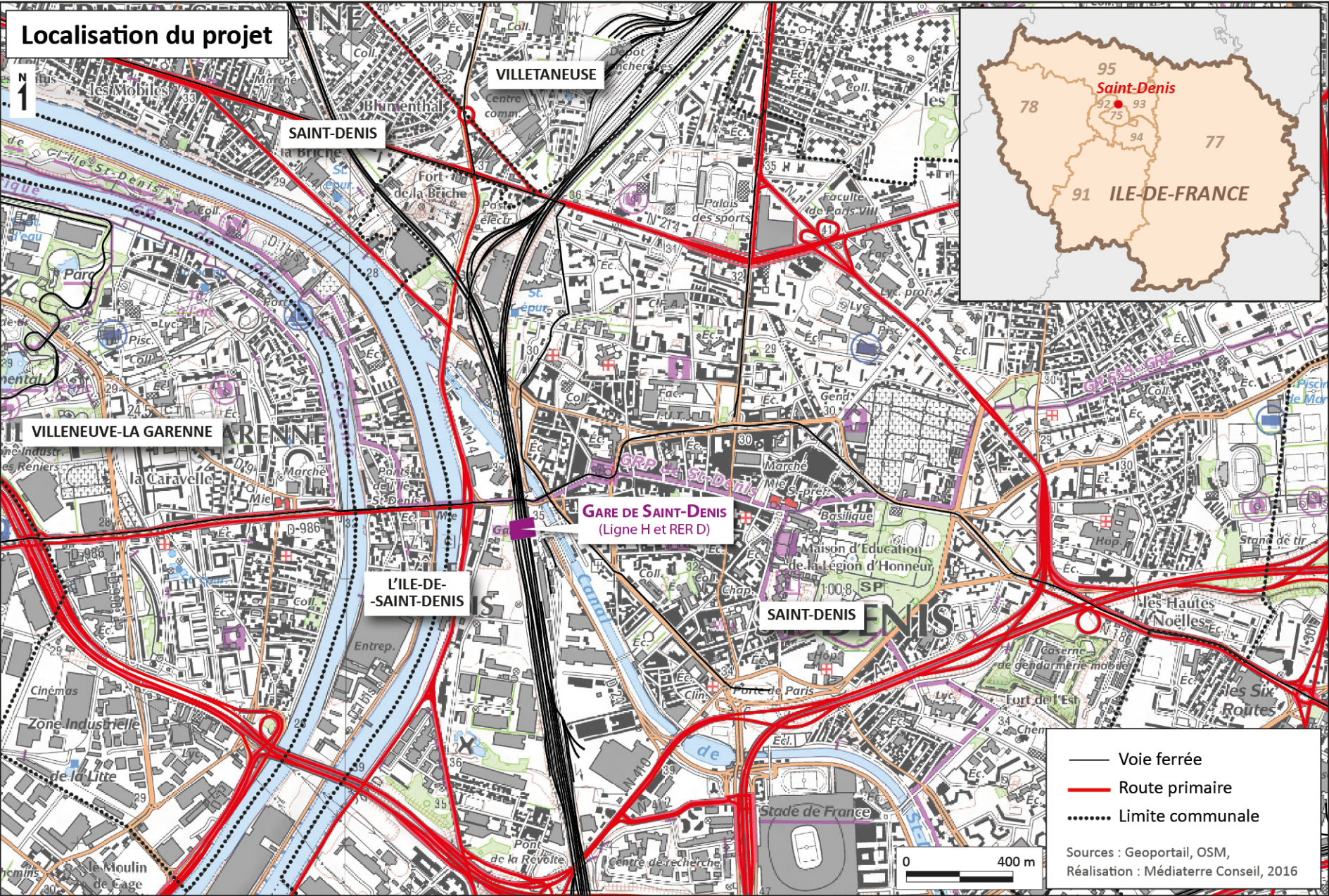
Paris

le, 16 juin 2016

Signature

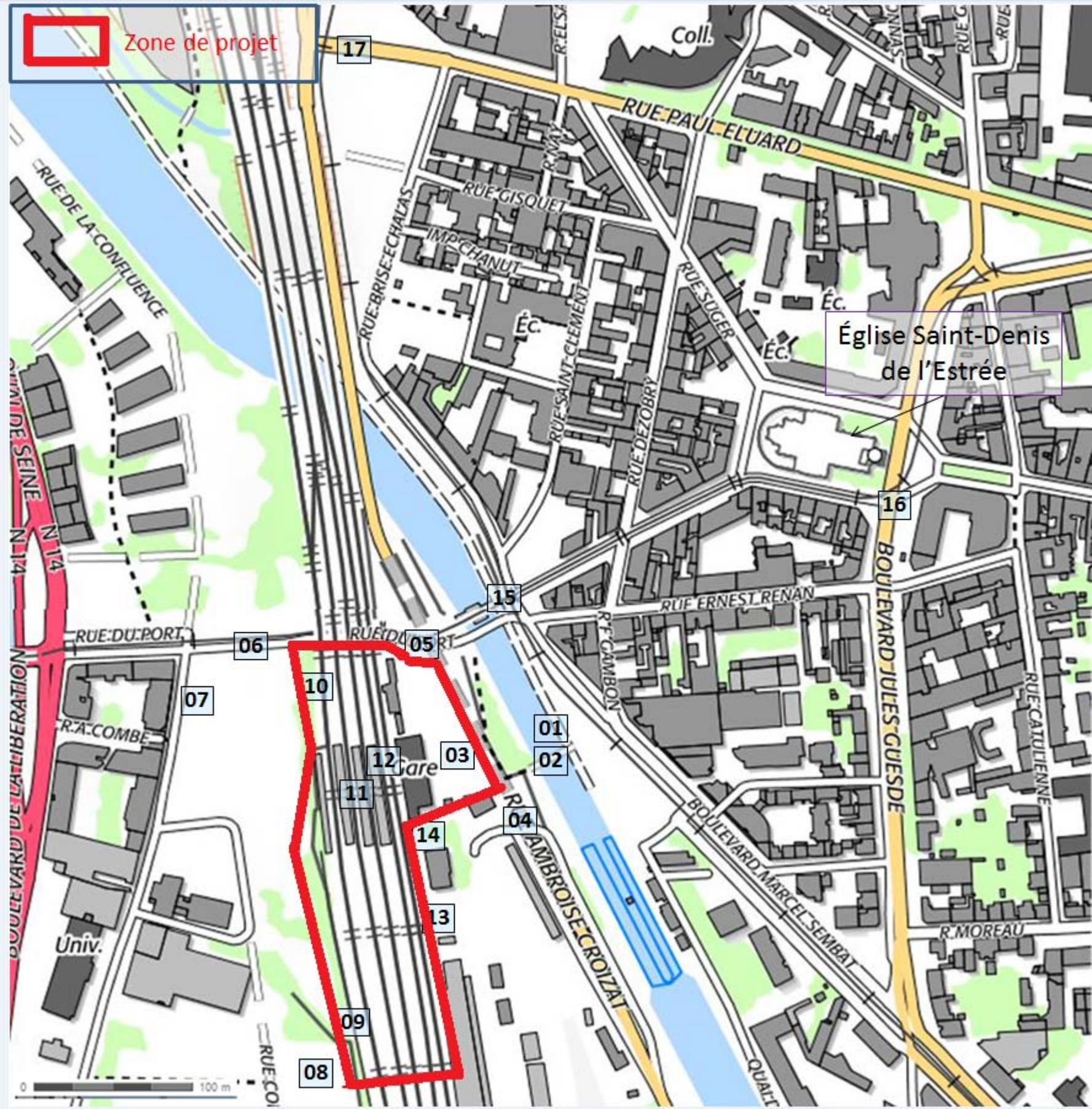


Localisation du projet



- Voie ferrée
- Route primaire
- Limite communale

Sources : Geoportail, OSM,
Réalisation : Médiaterre Conseil, 2016



CRÉATION D'UN NOUVEAU PASSAGE SOUTERRAIN EN GARE DE SAINT-DENIS, POUR MISE EN ACCESSIBILITÉ AUX PERSONNES À MOBILITÉ RÉDUITE (PMR)

Examen au « cas par cas »

Reportage photographique

26 avril 2016





01a_Gare vue depuis la station de Tramway T8, avec canal au premier plan (vue vers l'ouest)



01c_Station T8 sur le boulevard Marcel Sembat (vue vers le sud-est)



01b_Gare et chantier vus depuis la station de Tramway T8, avec canal au premier plan (vue vers le nord-ouest)



02a_Vue vers le nord depuis la passerelle piétonne sur le canal



02b_Vue vers le sud depuis la passerelle piétonne sur le canal



03b_Parvis est de la gare (place de la gare) (accès vers le quai 1 et le passage souterrain sud n°3)



03a_Parvis est de la gare (place de la gare) (bâtiment voyageurs)



04a_Vue depuis la place de la gare, vers la passerelle piétonne et le T8



04b_Vue depuis la place de la gare, bâtiments SNCF en bordure sud du parvis



05b_Rue du port, à l'est de la gare, vue vers le sud, vers le parvis de la gare



05a_Rue du port, à l'est de la gare, vue vers l'ouest, vers le pont-rail



06a_Rue du port, à l'ouest de la gare, vue sur le chantier au nord-ouest des voies ferrées



06b_Rue du port, à l'ouest de la gare, vue vers le pont-rail, vue vers l'est



07a_Parvis ouest de la gare, rue Charles Michels, à l'ouest des voies ferrées



06c_Rue du port, à l'ouest de la gare, vue vers le camp installé sur la friche à l'ouest des voies ferrées



07b_Rue Charles Michels, à l'ouest des voies ferrées



08a_Parking de la gare, à l'ouest des voies ferrées, rue Coignet



08b_Parking de la gare et ligne de CAB du passage souterrain sud, à l'ouest des voies ferrées, rue Coignet



09a_Gare de Saint-Denis, vue depuis le sud du quai 5 vers le nord



09b_Gare de Saint-Denis, vue depuis le sud du quai 5 vers le sud



10a_Gare de Saint-Denis, vue depuis le nord du quai 5, vue vers le nord sur les voies ferrées



10c_Gare de Saint-Denis, vue depuis le nord du quai 5, vue vers l'ouest sur le camp installé



10b_Gare de Saint-Denis, vue depuis le nord du quai 5, vue vers le nord-ouest sur le chantier



10d_Gare de Saint-Denis, vue depuis le nord du quai 5, vue vers le sud-est sur les voies ferrées



11_Passage souterrain nord n°2, vue vers l'est



12_Bâtiment voyageur vu depuis le quai 2 (vue vers l'est)



13_Sortie depuis le quai 1, depuis le passage souterrain sud n°3, vue vers le nord



14a_Sortie depuis le quai 1, depuis le passage souterrain sud n°3, accès PMR



15a_Vue depuis la station de tramway T1, vue vers le nord, canal et rue Brise-Echalas



14b_Sortie depuis le quai 1, depuis le passage souterrain sud n°3, accès PMR, vue vers la gare



17_Vue éloignée de la gare, depuis la rue Paul Eluard au nord



16_Eglise Saint-Denis de l'Estrée, depuis le boulevard Jules Guesde

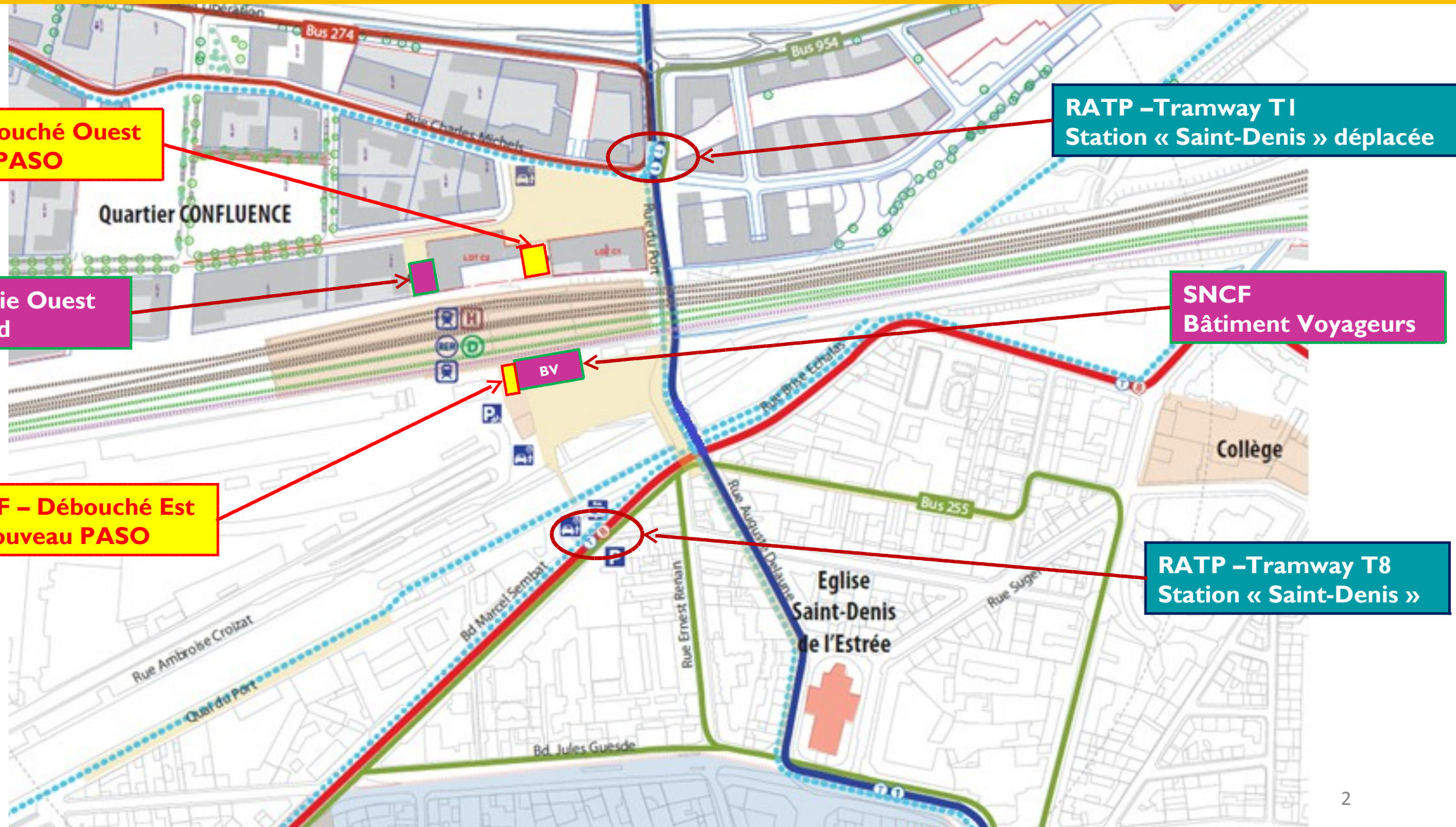
Gare de Saint-Denis L'Île-Saint-Denis (93)

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

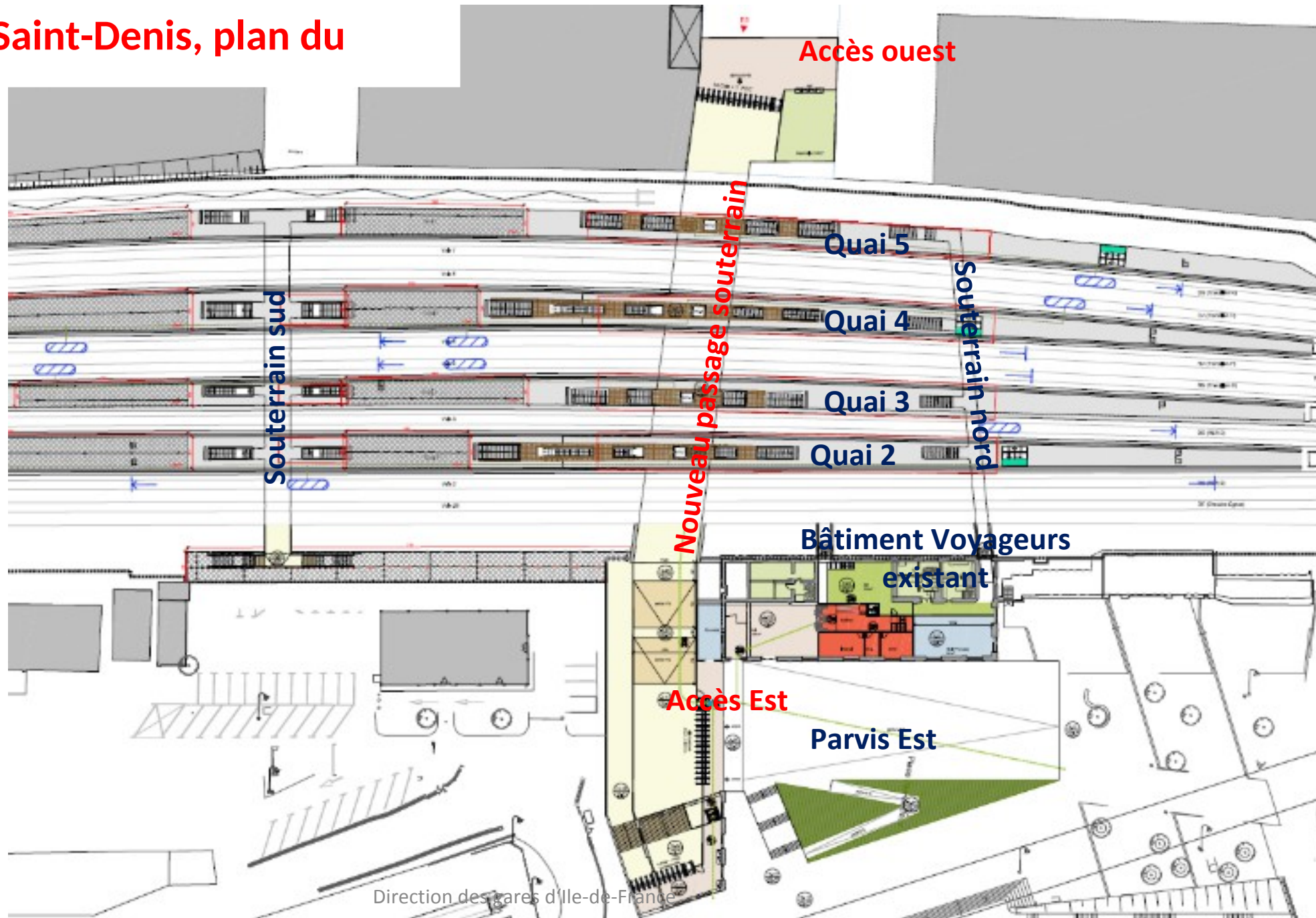
Annexes graphiques complémentaires



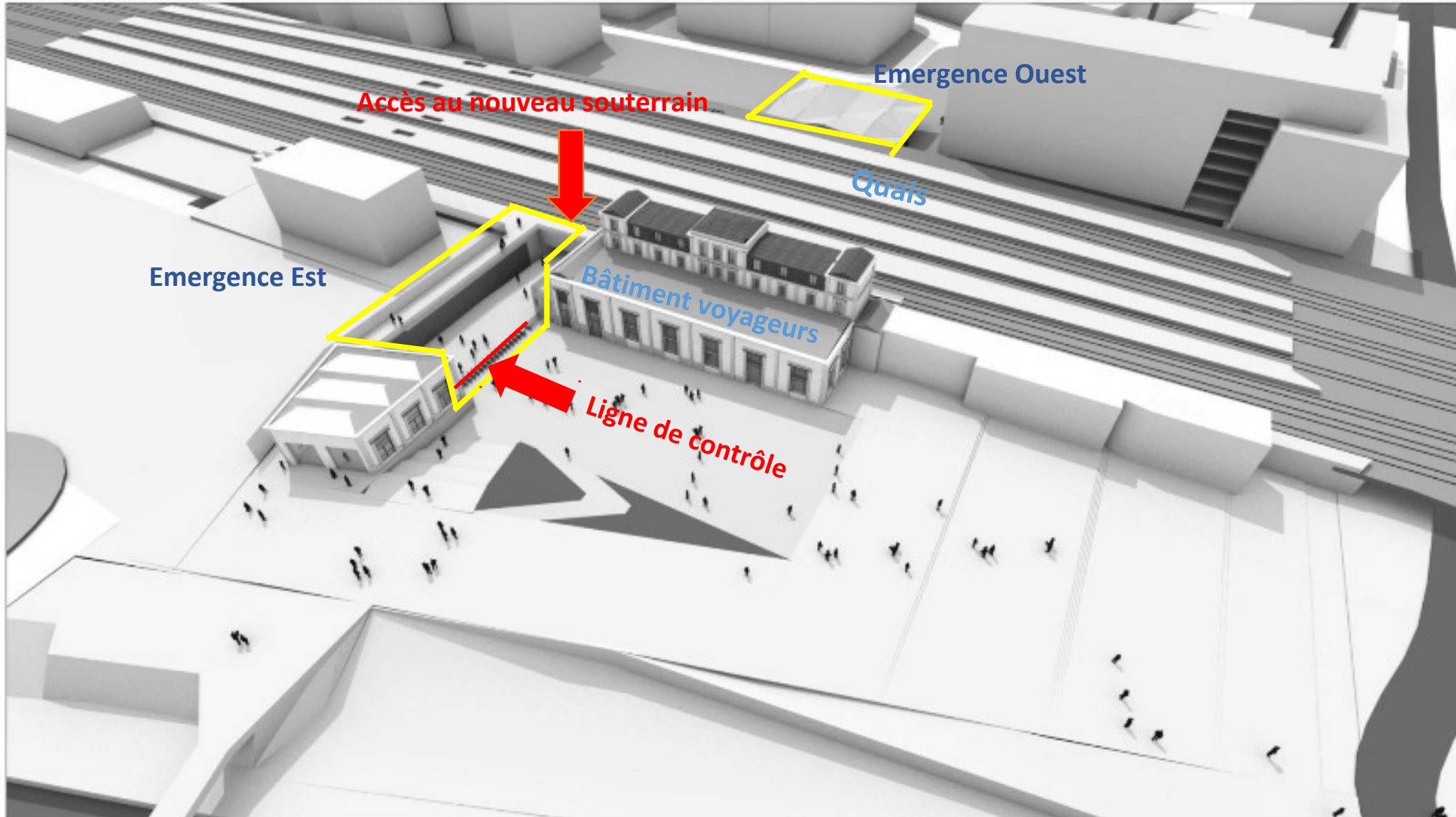
Gare de Saint-Denis, site et intermodalité



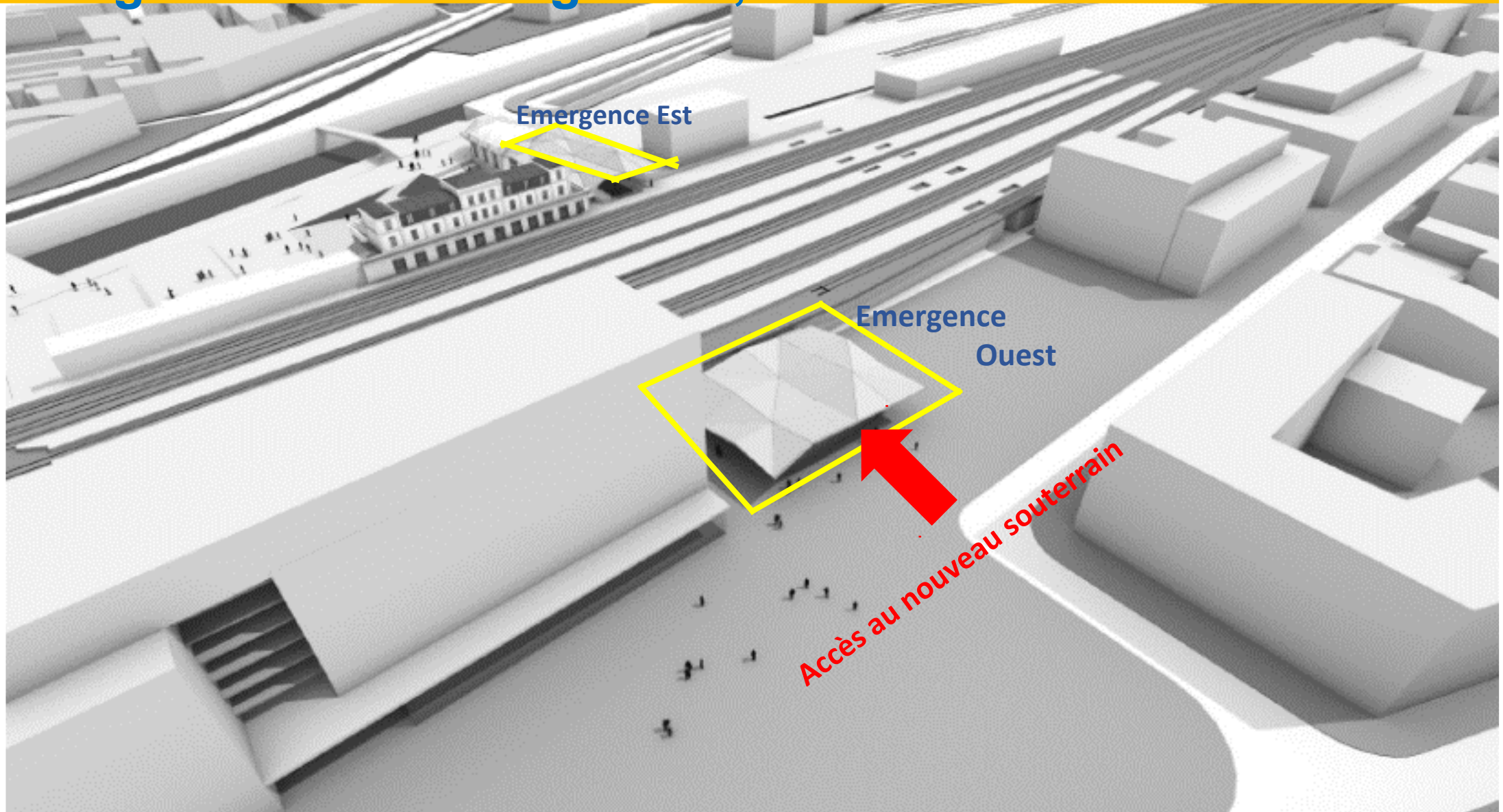
Gare de Saint-Denis, plan du projet



Aménagement des émergences, côté Est



Aménagement des émergences, côté Ouest



Gare de Saint-Denis L'Île-Saint-Denis

NOUVEAU PASSAGE SOUTERRAIN - COUPE TRANSVERSALE DE PRINCIPE

